

3 1761 11650585 0



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505850>

3
HOUSE OF COMMONS

Canada

Issue No. 1

Thursday, May 8, 1980
Thursday, May 29, 1980

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le jeudi 8 mai 1980
Le jeudi 29 mai 1980

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act to promote public safety in the
transportation of dangerous goods

CONCERNANT:

Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité
publique en matière de transport des marchandises
dangereuses

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

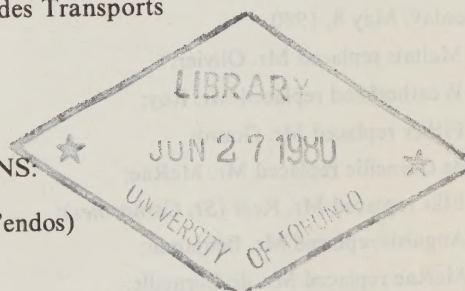
L'honorable Jean-Luc Pepin,
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: André Maltais

Messrs.

Benjamin
Blaikie
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Deniger

Fisher
Forrestall
Gass
Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: André Maltais

Messieurs

Mackasey
Mazankowski
McDermid
McKenzie
McRae

Penner
Reid (*St. Catharines*)
Roy
Wright—(20)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Wednesday, April 30, 1980:

Mr. McRae replaced Mr. Maltais.

On Monday, May 7, 1980:

Mr. Marceau replaced Mr. Portelance;

Mr. Gass replaced Mr. Jelinek;

Mr. McKnight replaced Mr. McKenzie;

Mr. Malone replaced Mr. McDermid;

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Malone.

On Tuesday, May 8, 1980:

Mr. Maltais replaced Mr. Olivier;

Mr. Weatherhead replaced Mr. Roy;

Mr. Fisher replaced Mr. Gourd;

Mr. de Corneille replaced Mr. McRae;

Mr. Ellis replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);

Mr. Anguish replaced Mr. Benjamin;

Mr. McRae replaced Mr. de Corneille;

Mr. Roy replaced Mr. Weatherhead;

Mr. Benjamin replaced Mr. Anguish.

On Thursday, May 22, 1980:

Mr. Harquail replaced Mr. Stollery.

On Wednesday, May 28, 1980:

Mr. McKenzie replaced Mr. Ellis;

Mr. Blenkarn replaced Mr. McCuish.

On Thursday, May 29 1980:

Mr. Stollery replaced Mr. Marceau;

Mr. McDermid replaced Mr. McKnight;

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 30 avril 1980:

M. McRae remplace M. Maltais.

Le lundi 7 mai 1980:

M. Marceau remplace M. Portelance;

M. Gass remplace M. Jelinek;

M. McKnight remplace M. McKenzie;

M. Malone remplace M. McDermid;

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Malone.

Le mardi 8 mai 1980:

M. Maltais remplace M. Olivier;

M. Weatherhead remplace M. Roy;

M. Fisher remplace M. Gourd;

M. de Corneille remplace M. McRae;

M. Ellis remplace M. Reid (*St. Catharines*);

M. Anguish remplace M. Benjamin;

M. McRae remplace M. de Corneille;

M. Roy remplace M. Weatherhead;

M. Benjamin remplace M. Anguish.

Le jeudi 22 mai 1980:

M. Harquail remplace M. Stollery.

Le mercredi 28 mai 1980:

M. McKenzie remplace M. Ellis;

M. Blenkarn remplace M. McCuish.

Le jeudi 29 mai 1980:

M. Stollery remplace M. Marceau;

M. McDermid remplace M. McKnight;

Mr. Blaikie replaced Mr. Skelly;
 Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Blenkarn;
 Mr. Deniger replaced Mr. Stollery.

M. Blaikie remplace M. Skelly;
 M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Blenkarn;
 M. Deniger remplace M. Stollery.

ORDERS OF REFERENCE

Monday, April 21, 1980

ORDERED,—That the following Members do compose the Standing Committee on Transport: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Gourd, Jelinek, Mackasey, Maltais, Mazankowski, McCuish, McDermid, McKenzie, Olivier, Penner, Portelance, Roy, Skelly, Stollery and Wright.

Tuesday, April 22, 1980

ORDERED,—That Votes 37a, L66a and 90a relating to the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1981, be referred to the Standing Committee on Transport.

Friday, May 2, 1980

ORDERED,—That Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

Pour le Greffier de la Chambre des communes

Le greffier adjoint

M. R. PELLETIER

Clerk Assistant

for the Clerk of the House of Commons

ORDRES DE RENVOI

Le lundi 21 avril 1980

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité permanent des transports soit composé des députés dont les noms suivent: Messieurs Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Gourd, Jelinek, Mackasey, Maltais, Mazankowski, McCuish, McDermid, McKenzie, Olivier, Penner, Portelance, Roy, Skelly, Stollery et Wright.

Le mardi 22 avril 1980

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 37a, L66a et 90a, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, soient renvoyés au Comité permanent des transports.

Le vendredi 2 mai 1980

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit déferé au Comité permanent des Transports.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 8, 1980

(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:14 o'clock a.m. this day, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Messrs. Anguish, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Gass, Mackasey, Marceau, Mazankowski, McCuish, McKnight, Penner, Skelly, Stollery, Weatherhead and Wright.

Other Members present: Messrs. Reid (*St. Catharines*) and Towers.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

Mr. Mackasey, seconded by Mr. Mazankowski, moved,—That Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the motion, it was agreed to.

On motion of Mr. Mackasey, seconded by Mr. Campbell (*LaSalle*), Mr. Maltais was elected Vice-Chairman of the Committee.

On motion of Mr. Forrestall, it was agreed,—That the Chairman, three members representing the Government Party, two members representing the Official Opposition Party and one member representing the New Democratic Party, appointed by the Chairman after the usual consultation with the Whips of the different parties, do compose the Subcommittee on Agenda and Procedure.

On motion of Mr. Marceau, seconded by Mr. Weatherhead, it was agreed,—That the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

On motion of Mr. Penner, seconded by Mr. Mazankowski, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence provided that there are representatives from both the Government Party and the Official Opposition Party.

On motion of Mr. Mazankowski, seconded by Mr. Forrestall, it was agreed,—That this Committee henceforth meet in Room 253-D, and the Chairman be instructed to write to Madam Speaker with regard to this matter in order that the wishes of the Committee are taken into account.

At 10:27 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, MAY 29, 1980

(2)

The Standing Committee on Transport met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Chairman Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Forrestall, Gass, Harquail, Mackasey, Mazankowski, McDermid, McKenzie, McRae, Reid (*St. Catharines*), Roy and Wright.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 MAI 1980

(1)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports tient aujourd'hui à 10 h 14 sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: MM. Anguish, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Gass, Mackasey, Marceau, Mazankowski, McCuish, McKnight, Penner, Skelly, Stollery, Weatherhead et Wright.

Autres députés présents: MM. Reid (*St. Catharines*) et Towers.

Le greffier du Comité préside à l'élection du président.

M. Mackasey, appuyé par M. Mazankowski, propose que M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) soit nommé président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Sur motion de M. Mackasey, appuyé par M. Campbell (*LaSalle*), M. Maltais est élu vice-président du Comité.

Sur motion de M. Forrestall, il est convenu,—Que le président, trois membres représentant le gouvernement, deux membres représentant l'opposition officielle et un membre représentant le Nouveau Parti démocratique, nommés par le président après les consultations habituelles avec les whips des différents partis forment le sous-comité du programme et de la procédure.

Sur motion de M. Marceau, appuyé par M. Weatherhead, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur motion de M. Penner, appuyé par M. Mazankowski, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir des témoignages et à en autoriser l'impression pourvu que des représentants du gouvernement et du Parti qui constitue l'opposition officielle soient présents.

Sur motion de M. Mazankowski, appuyé par M. Forrestall, il est convenu,—Que le Comité se réunisse dorénavant dans la salle 253-D et qu'on demande au président d'écrire à madame l'Orateur à cet égard afin que l'on tienne compte des vœux du Comité.

A 10 h 27, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 29 MAI 1980

(2)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 45 sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Forrestall, Gass, Harquail, Mackasey, Mazankowski, McDermid, McKenzie, McRae, Reid (*St. Catharines*), Roy et Wright.

Other Members present: Messrs. Cook, Flis and Parker.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination; Mr. T. D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods.

The Order of Reference dated Friday, May 2, 1980, being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be referred to the Standing Committee on Transport.

By unanimous consent, the Chairman presented the **FIRST REPORT** of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:—

Your Subcommittee met Tuesday, May 27, 1980 to plan its future business.

The Subcommittee agreed to make the following recommendations:

1. That the Committee commence study of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods and C-21, An Act to implement the International Convention for Safe Containers on Thursday, May 29, 1980 at 3:30 p.m. with the Minister of Transport in appearance.

2. That not more than two meetings be held on Bill C-21.

3. Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

- (a) That the Chairman be authorized to issue a Press Release announcing that the Committee will conduct public hearings on Bill C-18.

- (b) That those organizations, firms and individuals who wish to submit a brief to the Committee be advised to inform the Clerk of the Committee of their intentions by Wednesday, June 11, 1980.

- (c) That a deadline of Wednesday, June 25, 1980 be set for the submission of briefs.

- (d) That the Chairman be given discretionary authority to grant an extension to those who, due to unavoidable circumstances, are unable to submit their brief within the time specified in the Press Release.

- (e) That briefs submitted in both official languages will be circulated to members of the Committee. However, briefs submitted only in one official language will be translated and circulated if time and manpower permits. This is to avoid any delay in the proceedings of the Committee.

- (f) That the Committee may reserve the exclusive right to select witnesses who will be invited to appear.

- (g) That the Chairman approach the President of the Privy Council and the Chief Government Whip to seek authority to hold additional meetings of the Committee outside the Block System.

4. That during the proceedings of the Committee each member be allotted at least 10 minutes for the questioning of witnesses.

Autres députés présents: MM. Cook, Flis et Parker.

Comparaît: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Jean Charron, sous-ministre adjoint, Coordination; M. T. D. Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du vendredi 2 mai 1980:

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit déferé au Comité permanent des transports.

Du consentement unanime, le président présente le **PREMIER RAPPORT** du sous-comité du programme et de la procédure suivant:—

Votre sous-comité s'est réuni le mardi 27 mai 1980 pour établir un calendrier de ses prochains travaux.

Le sous-comité a convenu de faire les recommandations suivantes:

1. Que le Comité entreprenne l'étude du Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses et le Bill C-21, Loi de mise en œuvre de la convention internationale sur la sécurité des conteneurs, le jeudi 29 mai 1980, à 15 h 30, le ministre des Transports comparaisant comme témoin.

2. Qu'il y ait au plus deux séances sur le Bill C-21.

3. Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

- a) Que le président soit autorisé à publier un communiqué annonçant que le Comité tiendra des audiences publiques sur le Bill C-18.

- b) Que les organismes, sociétés et particuliers qui désirent soumettre un mémoire au Comité soient priés d'en informer le greffier du Comité, le ou avant, le mercredi 11 juin 1980.

- c) Que le mercredi 25 juin 1980 soit fixé comme date limite de la présentation des mémoires.

- d) Que le président obtienne le pouvoir discrétionnaire d'accorder une extension à ceux qui par suite de circonstances incontrôlables, ne peuvent soumettre leur mémoire à la date indiquée dans le communiqué.

- e) Que les mémoires, soumis dans les deux langues officielles, soient distribués aux membres du Comité. Toutefois, les mémoires qui ne seront présentés que dans une langue officielle seront traduits et distribués, si le temps et les moyens le permettent, ceci pour éviter tout retard dans les délibérations du Comité.

- f) Que le Comité puisse se réserver le droit exclusif de choisir les témoins qui seront invités à comparaître.

- g) Que le président communique avec le président du Conseil privé et le Whip en chef du gouvernement pour obtenir le droit de tenir d'autres séances du Comité non prévues par le système des blocs.

4. Qu'au cours des délibérations du Comité, chaque membre obtienne au moins 10 minutes pour l'interrogation des témoins.

5. That the next meeting of the Subcommittee on Agenda and Procedure be held on Monday, June 2, 1980 at 8:00 p.m.

On motion of Mr. Benjamin, the FIRST REPORT of the Subcommittee on Agenda and Procedure was concurred in.

It was agreed,—That Clause 1 of Bill C-18 be allowed to stand.

The Chairman called Clause 2.

The Minister made a statement.

The Minister and the witnesses answered questions.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on Thursday, May 8, 1980, the Chairman authorized that the document submitted by the Minister of Transport be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-1"*).

At 5:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 10:00 o'clock a.m., Tuesday, June 3, 1980.

5. Que la prochaine séance du sous-comité du programme et de la procédure ait lieu le lundi 2 juin 1980, à 20 heures.

Sur motion de M. Benjamin, le PREMIER RAPPORT du sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Il est convenu,—Que l'article 1 du Bill C-18 soit réservé.

Le président met en délibération l'article 2.

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du jeudi 8 mai 1980, le président autorise que le document soumis par le ministre des Transports soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice «TRPT-1»*).

A 17 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 3 juin 1980, à 10 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 8, 1980

• 1013

[Text]

The Clerk of the Committee: Honourable members, I see a quorum. Your first item of business this morning is to elect a chairman of this Committee. I am ready to receive motions to that effect.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I move that Maurice Dionne take the Chair of this Committee.

Mr. Mazankowski: I second the motion.

The Clerk: It has been moved by Mr. Mackasey, seconded by Mr. Mazankowski, that Mr. Dionne from Northumberland Miramichi do take the Chair of this Committee as Chairman. It is the pleasure of this Committee to adopt the said motion?

Motion agreed to.

The Clerk: Motion carried. I declare Mr. Dionne duly elected Chairman of this Committee.

• 1015

The Chairman: First of all, of course, I would like to thank the members of the Committee for their support. I shall try to earn the confidence you have placed in me. It will be my aim to conduct the Committee in the manner in which it has been conducted by my esteemed predecessors over the past years and to make the Committee as effective and functional as possible.

I would now invite a motion for the election of a Vice-Chairman.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I would like to propose Mr. Maltais, and apologize—although he has agreed to put his name in nomination, he, as you know, represents a riding in North Shore Quebec, way down in the iron ore country, and cannot possibly be here today because of the referendum debate. I wonder if that would be acceptable to the Committee.

The Chairman: Is there a seconder?

Mr. Mazankowski: I will second it.

The Chairman: Moved and seconded that André Maltais be Vice-Chairman of the Committee. Is it the pleasure of the Committee to adopt the motion?

Motion agreed to.

The Chairman: I declare Mr. Maltais be elected Vice-Chairman.

The Chairman: As usual, we will be required to have a Subcommittee on Agenda and Procedure, commonly known as a steering committee, in order to plan the work of the Committee. Could we then have a motion that the Chairman, the Vice-Chairman and other members appointed by the Chairman, after consultation with the parties, compose the Subcommittee on Agenda and Procedure? How many is it the pleasure of the Committee to have on the subcommittee?

Mr. Mackasey: All of us. I know we are not going to have all of us, so . . .

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 8 mai 1980

[Translation]

Le greffier du Comité: Messieurs, nous avons le quorum. Le premier point à l'ordre du jour est l'élection d'un président. Je vous demanderai de bien vouloir me soumettre des candidatures.

M. Mackasey: Je propose que Maurice Dionne assume la présidence du Comité.

M. Mazankowski: J'appuie la motion.

Le greffier: M. Mackasey, appuyé par M. Mazankowski, propose que M. Dionne, député de Northumberland Miramichi, assume la présidence du Comité. Le Comité adopte-t-il cette motion.

La motion est adoptée.

Le greffier: La motion est adoptée. M. Dionne est donc dûment élu président du Comité.

Le président: Je tiens d'abord à remercier les membres du Comité de leur appui. J'essayerai de mériter la confiance qu'ils mettent en moi. J'ai l'intention de mener les destinées du Comité comme l'ont toujours fait mes illustres prédécesseurs des années passées et le rendre le plus efficace et le plus fonctionnel possible.

Je suis maintenant prêt à accepter une motion visant à l'élection d'un vice-président.

M. Mackasey: Monsieur le président, je propose le nom de M. Maltais. Je vous prie, aussi de l'excuser de son absence; il accepte malgré tout d'être candidat. Comme vous le savez, il représente une circonscription de la côte Nord du Québec, le pays du minerai de fer; il lui est impossible d'être là aujourd'hui à cause du débat sur le référendum. J'espère que le Comité acceptera cette façon de procéder.

Le président: Quelqu'un désire-t-il appuyer la motion?

M. Mazankowski: Je l'appuie.

Le président: La motion visant à nommer M. André Maltais, vice-président du comité, est appuyée. Le comité est-il prêt à l'adopter?

La motion est adoptée.

Le président: Je déclare M. Maltais vice-président.

Le président: Comme à l'habitude, il faudra que soit constitué un sous-comité du programme et de la procédure, aussi appelé comité directeur, pour planifier le travail du Comité. Quelqu'un désire-t-il proposer que le président, le vice-président et d'autres membres du Comité nommés par le président, après consultation avec les partis, forment le sous-comité du programme et de la procédure? Combien de personnes le comité désire-t-il voir au sein du sous-comité?

M. Mackasey: Nous voulons voir tout le monde. Je sais que c'est impossible . . .

[Texte]

The Chairman: In previous parliaments under a majority situation the subcommittee was composed of the Chairman and three members representing the party in power, two members representing the official opposition and one member representing the New Democratic Party. There was in previous times a member from the Socreds but that is not an eventuality in this parliament, so that if we followed the same procedure it would make a total of seven members. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I would think that this debate is rather a lengthy one if we get into it, but the seven in times of majority and five in times of minority parliaments has served this Committee well and I think we should adhere to it.

The Chairman: So you are proposing the Chairman and three members from the government?

Mr. Forrestall: The Chairman and three members from the governing party, two members from the opposition party and one from the second opposition party.

Motion agreed to.

The Chairman: Now, the normal procedure at an organizational committee is to seek authority to print the *Minutes of the Proceedings and Evidence* before the Committee. It is my information that the normal number of 1,000 copies is sufficient. We of course have the option to increase or reduce that number as we see fit. Could I have a motion, then, that the Committee print 1,000 copies of its minutes? Moved by Mr. Gilles Marceau. Is there a seconder? Thank you. Mr. Weatherhead.

• 1020

Motion agreed to.

The Chairman: We need another motion or two. Under Standing Order 65.(7), committees by resolution are authorized to hear and print evidence when a quorum is not present. Of course, it is understood that that will not be done unless at least two of the parties are represented at the Committee.

Mr. Penner: On a point of order, Mr. Chairman. Are you saying two of the parties or are you saying that at least the Government party and the Official Opposition must be present? How does that read?

The Chairman: The practice was that at least two parties would be present.

Mr. Forrestall: ... the Chairman or the Vice-Chairman is here.

Mr. Penner: We are talking about two political parties, is that right?

Mr. Forrestall: The Chairman belongs to the Government party.

Mr. Penner: I say to my honourable friend, I was not concerned about the Government party, I was concerned about the Official Opposition; that was my concern, that the Official Opposition be represented before evidence be heard.

The Chairman: The Chair is at the pleasure of the Committee as to whether you want two parties or whether you want the Government party and the Official Opposition.

[Traduction]

Le président: Au cours des législatures précédentes, lorsque le gouvernement était majoritaire, ce comité était formé du président, de trois députés représentant le parti au pouvoir, de deux députés représentant l'opposition officielle et d'un député représentant le nouveau parti démocratique. S'y ajoutait précédemment un député du parti du crédit social, mais le cas ne se présente pas actuellement. Donc si nous suivions les exemples précédents, le sous-comité serait formé de sept députés. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Le débat pourrait être long si nous nous y engageons, mais le sous-comité de sept députés, lorsque le gouvernement était majoritaire, et de cinq députés, lorsque le gouvernement était minoritaire, a bien servi le Comité. Nous devrions continuer de la même façon.

Le président: Vous proposez donc qu'il soit formé du président et de trois députés du parti ministériel?

M. Forrestall: Du président, de trois députés du parti gouvernemental, de deux députés de l'opposition et d'un député du deuxième parti de l'opposition.

La motion est adoptée.

Le président: Dans une séance d'organisation, l'étape suivante normalement consiste à demander la permission de faire imprimer les procès-verbaux et témoignages du Comité. On me signale que normalement 1,000 exemplaires suffisent. Nous pouvons évidemment augmenter ou réduire ce nombre comme nous l'entendons. Quelqu'un désire-t-il présenter une motion pour que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux? M. Gilles Marceau en fait la proposition. Quelqu'un l'appuie-t-il? Merci. Monsieur Weatherhead.

La motion est adoptée.

Le président: Il nous faut encore une ou deux motions. En vertu du paragraphe 65(7) du Règlement, les comités peuvent, par une résolution, autoriser le président à tenir des réunions pour entendre des témoignages et en autoriser la publication en l'absence du quorum. Il est bien entendu qu'on ne le fera pas si au moins deux partis ne sont pas représentés au Comité.

M. Penner: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Lorsque vous dites deux partis, voulez-vous dire qu'au moins le parti au pouvoir et l'opposition officielle doivent être représentés? Qu'est-ce que vous voulez dire au juste?

Le président: Selon la coutume, deux partis doivent être représentés.

M. Forrestall: ... le président ou le vice-président doivent être là.

M. Penner: Nous parlons de deux partis politiques, n'est-ce pas?

M. Forrestall: Le président est du parti au pouvoir.

M. Penner: Je souligne à mon honorable collègue que je ne m'inquiétais pas du parti au pouvoir, je m'inquiétais surtout de l'opposition officielle. Je veux qu'elle soit représentée avant qu'on puisse entendre des témoignages.

Le président: La présidence s'en remet au Comité. Voulez-vous qu'il s'agisse de deux partis quels qu'ils soient, ou du parti au pouvoir et de l'opposition officielle?

[Text]

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: It seems to me, Mr. Chairman, that it was generally assumed that it was representatives of the Government party and the Official Opposition. While it may not have been stated as such, I think it implicit in the motion—it was that expression. I would suggest that the motion be drafted in such a way as to reflect that.

The Chairman: The Chair is in perfect agreement with that.

Moved by Mr. Penner, seconded by Mr. Mazankowski, that the Committee may hear and the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that there are representatives from both the Government and the Official Opposition parties.

Motion agreed to.

The Chairman: We have the following references before our Committee: Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31; Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981; Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods; and Bill C-21, An Act to implement the International Convention for Safe Containers.

It would seem to me that we would have to have a meeting of the steering committee very soon to organize for our first meeting.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, perhaps this might be somewhat premature. Have you had any discussions with the Minister with respect to the way in which we will approach the transportation of dangerous goods? Essentially what I am after is, has there been any indication as to whether or not it would be the intention of the Minister to invite witnesses to appear before the Committee with respect to the consideration of that bill? Those steps were in process under the previous administration, and I would assume that a similar process would be followed in consideration of this bill.

The Chairman: I have not discussed it with the Minister, Mr. Mazankowski, but it seems to me that that is in the hands of the Committee. If the Committee wishes to have those witnesses, the Committee has the power to call them. We can make that decision in the subcommittee and bring a report to the full Committee for the Committee's decision.

• 1025

Is there any other business?

Mr. Mazankowski: Just one other matter, Mr. Chairman. In our discussion prior to the commencement of the meeting you did indicate that it would be your intention to have the Committee meetings held in the Railway Committee Room. Is that your intention? Should it be formally ratified by a motion here at this meeting?

[Translation]

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Il me semble qu'en général, on a toujours supposé qu'il s'agissait du parti au pouvoir et de l'opposition officielle. On ne l'a peut-être jamais dit comme tel, mais je pense que l'intention est implicite dans la motion. Je propose donc qu'on rédige une motion qui reflète cette intention.

Le président: La présidence est tout à fait d'accord sur ce point.

Il est proposé par M. Penner, appuyé par M. Mazankowski, que le président soit autorisé à tenir des réunions afin d'entendre des témoignages et d'en autoriser l'impression lorsqu'il n'y a pas de quorum, pourvu que des représentants du parti au pouvoir et de l'opposition officielle soient présents.

La motion est adoptée.

Le président: Le Comité est saisi des ordres de renvoi suivants: Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars, Budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, projet de loi C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, et projet de loi C-21, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs.

Il faudrait que le comité directeur se réunisse bientôt afin d'organiser la première réunion du Comité.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est peut-être un peu prématuré, mais avez-vous discuté avec le ministre de la façon dont nous allons nous attaquer à la question du transport des marchandises dangereuses? Le ministre vous a-t-il dit s'il avait l'intention d'inviter des témoins à comparaître devant le Comité au sujet de ce projet de loi? On avait déjà entrepris des démarches sous le gouvernement précédent et je suppose qu'on fera la même chose pour le projet de loi actuel.

Le président: Je n'en ai pas parlé avec le ministre, monsieur Mazankowski, mais il me semble que c'est au Comité d'en décider. Si le Comité veut convoquer des témoins, il peut le faire. Le sous-comité peut prendre cette décision et faire rapport au Comité pour qu'il se prononce.

Y a-t-il quelque chose d'autre à l'ordre du jour?

M. Mazankowski: J'ai seulement une autre question, monsieur le président. Lors de nos discussions avant le début de la réunion, vous avez dit que vous aviez l'intention de tenir les séances du Comité dans la salle du comité des chemins de fer. Est-ce votre intention? Est-ce qu'on devrait avoir une motion officielle dans ce sens?

[Texte]

The Chairman: It is my intention, Mr. Mazankowski, and I would appreciate in fact having a motion to that effect from the Committee.

It is moved by Mr. Forrestall that this Committee henceforth meet in room 253-D and that the Chairman write to Madam Speaker and ask that the wish of the Committee be fulfilled.

Mr. Forrestall: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: Is there any other business before adjournment?

The meeting will adjourn to the call of the chair. Thank you very much, gentlemen.

Thursday, May 29, 1980

• 1546

The Chairman: Order, please. I see a quorum. Our Order of Reference dated May 2, 1980 reads as follows: That Bill C-18, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be referred to the Standing Committee on Transport.

At this time I would like to present the First Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure, which is being distributed at the moment. Could I ask the Committee just to take a moment so that members can read that report? That is probably more productive than my reading it to you.

Mr. Benjamin: I move that the First Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

Motion agreed to.

(See *Minutes of Proceedings*)

The Chairman: According to Standing Order 75.(1), we must stand Clause 1 because it is the short title to the bill.

Clause 1 allowed to stand.

On Clause 2—*Definitions*

Mr. McRae: Mr. Chairman, a point of order.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: To go back to our first report, just a question of clarification here. As I understand it, organizations that wish to attend may make a request and could appear before the Committee. Are any organizations such as the CN and CP being asked to be present?

The Chairman: That will be considered, Mr. McRae, at the next meeting of the Subcommittee on Agenda and Procedure, to be held Monday evening, and then I will be able to answer that question more specifically. Obviously, there are groups the Committee would want to hear from.

Mr. McRae: I would request, since I do not believe I am on the steering committee at this particular point, that senior operating officials of CN be here. I have some very serious questions, charges, that I think I would like to bring, and I would like them here to answer these.

[Traduction]

Le président: C'est bien mon intention, monsieur Mazankowski, j'aimerais avoir, à cet effet, une motion de la part du Comité.

M. Forrestall propose que le Comité se réunisse dorénavant dans la pièce 253-D et que le président écrive à M^{me} le président et lui demande que la volonté du Comité soit respectée.

M. Forrestall: Je le propose.

Motion adoptée.

Le président: Y a-t-il quelque chose d'autre avant de lever la séance?

La séance est levée. Merci beaucoup, messieurs.

Le jeudi 29 mai 1980

Le président: A l'ordre. Nous avons le quorum. Notre ordre de renvoi du 2 mai 1980 est le suivant: Que le Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit déféré au Comité permanent des transports.

Je présente maintenant le premier rapport du Sous-comité du programme et de la procédure, qu'on est en train de distribuer. Les membres du Comité pourraient-ils prendre un instant pour le lire? Cela sera sans doute plus profitable que si j'en donne lecture.

M. Benjamin: Je propose que le premier rapport du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

La motion est adoptée.

(Voir procès-verbal.)

Le président: Conformément à l'article 75(1) du Règlement, l'article 1 du bill doit être reporté puisqu'il s'agit du titre abrégé du projet de loi.

L'article 1 du bill est reporté.

Article 2—*Définitions*

M. McRae: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Pour revenir à notre premier rapport, j'aimerais obtenir une précision. Si je comprends bien, les organismes qui veulent comparaître devant le Comité peuvent en faire la demande. A-t-on demandé à des organismes comme le CN et le CP de comparaître?

Le président: Monsieur McRae, cette question sera à l'ordre du jour de la prochaine séance du Sous-comité du programme et de la procédure qui se tiendra lieu lundi soir prochain. Je pourrai alors répondre à cette question de façon plus précise. Il est évident que le point de vue de certains groupes intéresse le Comité.

M. McRae: Puisque je ne suis pas, je pense, du comité directeur, je demande que des administrateurs supérieurs du CN comparaissent. J'ai des questions très sérieuses, des accusations, à leur présenter et j'aimerais qu'ils viennent y répondre.

[Text]

The Chairman: Thank you.

Gentlemen, at this time I would like to welcome to the Committee the Hon. Jean-Luc Pepin, Minister of Transport. Welcome, Mr. Minister. Would you be kind enough, sir, to introduce your officials to the Committee?

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): I will do so with great pleasure.

On my immediate right, Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Co-ordination; over there Cliff Rose, Senior Adviser, International Relations; Duncan Ellison, who is well known, Director, Transportation of Dangerous Goods. Alfred Popp, Solicitor, Transport Canada, will be in later on. These are the main advisers I have with me, Mr. Chairman.

• 1550

The Chairman: Thank you.

Mr. Minister, would you like to make an opening statement on Bill C-18?

Mr. Pepin: Yes, I would like to. I will make it as concise as I can.

Pour vous préparer, je devrais dire pour nous préparer à l'étude en comité du projet de loi C-18, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, vous avez reçu, monsieur le président et vous, les membres du Comité, vous avez reçu de moi une présentation écrite et vous avez reçu du greffier également un document indiquant les changements entre la version C-18 et la version précédente, c'est-à-dire C-25.

Le premier document, celui que je vous ai fait parvenir, a pour but de vous fournir du background, de l'information sur les objectifs du bill, sur ses fondements constitutionnels, sur les principales mesures qu'il contient et sur toutes sortes de choses comme la définition de ce que c'est qu'une marchandise dangereuse, la nature des infractions, et la nature des peines qui y sont attachées. Alors, tout cela vient sous le titre des principales mesures. Il y a également de l'information sur les problèmes particuliers que pose la production des règlements et sur les modalités de mise en vigueur qui suivraient la proclamation du bill.

Je suppose que les membres du Comité ont eu le temps de le lire, mais je suggérerais que M. Ellison, dans quelques minutes peut-être, nous présente ce document-là parce qu'il me semble très important que nous ayons tous une base commune d'information. Puisqu'il me semble que ce serait une bonne façon de partir.

However, there are a few characteristics of the bill I wish to draw specifically to your attention in the opening meeting of this Committee. Just two; they will not be very, very long.

The first observation is that, as you know, Bill C-18 is designed to enable the government to undertake specific activities intended to promote public safety in the transport of dangerous goods. We all know that. But I must stress it is not legislation dealing with the whole of the field of transportation safety, only with certain aspects of that. It deals very specifically with dangerous goods and the additional things that must be done if they are to be transported safely in the system of transportation otherwise provided. So it is a huge bill, as we

[Translation]

Le président: Merci.

Messieurs, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à notre Comité à M. Jean-Luc Pepin, ministre des Transports. Monsieur le ministre, vous êtes le bienvenu. Auriez-vous l'obligeance de présenter vos collaborateurs au Comité?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Avec plaisir.

Immédiatement à ma droite, M. Jean Charron, sous-ministre adjoint, Coordination; à côté de lui, M. Cliff Rose, conseiller principal, Relations internationales; M. Duncan Ellison, qui est bien connu, directeur du Transport des marchandises dangereuses; M. Alfred Popp, avocat de Transports Canada, viendra un peu plus tard. Ce sont les principaux conseillers qui m'accompagnent, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur le ministre, avez-vous une déclaration préliminaire à faire concernant le Bill C-18?

M. Pepin: Oui. J'essaierai d'être aussi concis que possible.

To prepare you, or rather, to prepare us, for the deliberation at Committee stage of Bill C-18, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, I have submitted to you, Mr. Chairman, and to the members of the Committee, a written brief as well as a document which the Clerk has circulated outlining the differences between Bill C-18 and the preceding version, Bill C-25.

The first document, the one which I sent you, is to serve as a background paper containing information on the objectives of the bill, on its constitutional basis, on its main provisions as well as on variety of other things including the definition of a dangerous good, the nature of the offences as well as of the penalties they merit. So, all this comes under main provisions. You will also find information on specific problems involved in establishing regulations and on the terms and conditions of the implementation following bill's proclamation.

I assume that the members of the Committee have had the time to read the paper but I propose that Mr. Ellison present this document in a few moments as it is very important, in my opinion, that we all have a common information base. This would appear to me to be a good starting point.

Cependant, il y a quelques aspects particuliers du bill sur lesquels j'aimerais tout d'abord attirer votre attention. Il n'y en a que deux et je ne m'y attarderai pas trop longtemps.

Premièrement, comme vous le savez, le Bill C-18 vise à permettre au gouvernement de prendre des mesures particulières en vue d'accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. Toutefois, je souligne ici que ce projet de loi ne porte pas sur tout le domaine de la sécurité en matière de transport, mais n'en vise que certains aspects. Il prévoit particulièrement les mesures supplémentaires à prendre pour transporter les marchandises dangereuses en toute sécurité par le système normal de transport. Le bill

[Texte]

all know, but it is nevertheless only one aspect of a huger problem.

My second observation is that this legislation is enabling legislation. It enables the Governor in Council to establish a comprehensive scheme of regulations respecting dangerous goods. It enables the Minister of Transport to appoint inspectors, to publish certain documents, and to publish reports. It enables the Minister of Transport to enter into agreements with other orders of levels of government to ensure that existing specifically oriented statutes continue to be used, where necessary, or are used in a complementary way, where desirable. It also enables the Minister of Transport to establish operating agreements with the agencies administering these various statutes, in order that the regulatory and administrative burden of ensuring safety in the transport of dangerous goods be kept to a minimum.

So that is what I meant by "enabling." It enables the Minister to do all these things. This was my second observation.

I must stress, as a third observation, that members of the Committee should not conceive of this bill as replacing all other pieces of safety legislation, federal and provincial. This legislation will operate within the context of the federal system of government we in Canada have. Consequently, agreements with the provinces will determine the specific modalities of application to provincial jurisdiction. It is only in exceptional circumstances, including a situation where despite reasonable efforts it would not have been possible to reach agreement over a period of at least one year following the beginning of negotiations, that the proposed legislation makes possible unilateral proclamation by the federal authority.

I must say that this particular section of the bill must be treated with great care because of obvious dangers it might create.

• 1555

My fourth observation. I would like to draw members' attention to the fact that this bill is intended to address questions of safety in the transport of dangerous goods in all circumstances and in all modes of transportation. During the second reading in the House of this bill, I noticed that a great amount of emphasis was placed upon rail transport, and perhaps correctly so, due to the present public awareness of the transport of these products by that mode. But with few exceptions, almost all of the products we are going to talk about moving by rail are offered for transport and transported by other modes also. So, I want to emphasize that we should look at this bill in the broadest possible terms.

Mr. Chairman, I cannot conclude these remarks without making also some reference to the regulations currently being developed for promulgation under this act in the near future. These regulations have been extremely widely circulated over the last several years in an endeavour to provide a single harmonious, comprehensive and up-to-date set of rules respecting the many aspects of the transport of dangerous goods. Initial reactions from industries and indeed from the regulatory

[Traduction]

est donc très vaste, comme nous le savons tous: néanmoins, il ne touche qu'une partie infime d'un énorme problème.

En deuxième lieu, j'aimerais dire que ce projet de loi serait une loi habilitante. Il permet au gouverneur en conseil d'établir un imposant ensemble de règlements concernant les marchandises dangereuses. Il permet au ministre des Transports de nommer des inspecteurs, de diffuser certains documents et de publier des rapports. Il permet à celui-ci de conclure des accords avec d'autres paliers du gouvernement en vue de s'assurer que les statuts actuels visant un domaine précis continuent d'être utilisés, s'il y a lieu, ou servent à compléter les mesures fédérales, si cela est souhaitable. Il permet également au ministre des Transports de négocier des accords de fonctionnement avec les organismes chargés de l'application des divers statuts afin de réduire au minimum le fardeau réglementaire et administratif que représente l'accroissement pour ce qui est de la sécurité publique en matière de transport.

Voilà le sens que j'attribue à «habilitante». Le Bill permet au Ministre de faire toutes ces choses-là. C'était ma deuxième observation.

En troisième lieu, je tiens à souligner que les membres du Comité ne doivent pas considérer que ce projet de loi remplace toutes les autres lois, fédérales ou provinciales, édictées en matière de sécurité. La loi s'appliquera dans le cadre du système fédéral de gouvernement tel qu'il existe au Canada. En ce sens, les accords avec les provinces détermineront les modalités particulières de son application dans les domaines relevant de juridiction provinciale. Ce projet de loi ne prévoit la proclamation unilatérale par le gouvernement fédéral que dans des cas exceptionnels, par exemple, là où, malgré tous les efforts déployés, il aurait été impossible de conclure un accord durant l'année suivant le début des négociations.

Je vous rappelle que l'on doit faire très attention à cette partie du bill, en raison des dangers éventuels qu'elle pourrait provoquer.

Ma quatrième observation. J'aimerais rappeler aux députés que le présent projet de loi vise la sécurité du transport de marchandises dangereuses en toutes circonstances et quel que soit le moyen de transport. Pendant la deuxième lecture, en Chambre, j'ai constaté que l'on insistait beaucoup sur le transport ferroviaire, ce qui était sans doute justifié, à cause des soucis que se fait le public concernant le transport des produits par ce moyen. Cependant, à quelques exceptions près, presque tous les produits dont il sera question sont transportés non seulement par rail, mais aussi par d'autres moyens de transport. Je veux donc souligner qu'il nous faudra étudier ce projet de loi le plus globalement possible.

Monsieur le président, je ne puis conclure sans aborder la question des règlements que l'on rédige à l'heure actuelle, et qui seront promulgués aux termes de cette loi très bientôt. Ces règlements ont joui d'une vaste diffusion pendant les quelques dernières années parce qu'on voulait ainsi en arriver à un ensemble unique de règlements concernant le transport des marchandises dangereuses, ensemble qui serait harmonieux, global et à la fine pointe des progrès. Les premières réactions

[Text]

ry agencies responsible for existing regulations have sometimes been that if these objectives are to be achieved, then go take my regulations and have everybody comply with them. There is a bit of traditionalism in these matters as in others. Now, this is not going to be so. There will be changes. Most industries and groups will be facing some changes in the rules that they now follow. These changes are both desirable and necessary, and I am confident that my officials can demonstrate to you that fact on various specific issues. I will have illustrations of that.

Like my predecessors, one of them here, I am happy to have these regulations made available to you. I would urge you to concentrate first on the legislation itself, if I may. The key portions of the regulations comprise about 300 pages, and additional detailed provisions respecting individual dangerous goods or the methods of safety packaging or containing them will comprise approximately a further 800 pages. I think we have to be practical here and concentrate on the bill instead of on the regulations.

The fact that Transport Canada has conducted broad programs of public participation on these regulations, involving discussions with over 80 different industrial associations over several years, should be evidence enough that there is no attempt being made here to subject industry to unnecessary and unworkable regulations. But, of course, they will appear before us, as I understand, and they can make their case themselves if they feel that there are still some rough edges to these regulations.

Indeed, the whole objective of the safety program which will be focused upon Bill C-18 is to simplify and reduce the regulations, the regulatory burden, rather, necessary for the promotion of public safety and transport of these products.

Mr. Chairman, in closing, I wish to assure you that my departmental officials will co-operate in every way and will give every assistance to the members of this Committee in their review of this bill—and more. They will do more than that still. Members will probably wish to be informed also with respect to the regulations and with respect to the safety program involving training and emergency response co-ordination conducted by the department.

Indeed, members may also wish to explore the status and nature of the agreements anticipated with the other levels or orders of government. Many of these things that will be of interest to the Committee can be sketched out and the general direction can be stated, but as I said in my remarks to the House at the commencement of the second reading debate on this bill, the legislation and the program are evolutionary and will no doubt change from time to time, but always in the direction of promoting public safety with a minimum of costs and disruption to industry.

Mr. Chairman, thank you for allowing me to make these remarks. I come here with the same disposition as my prede-

[Translation]

qui nous sont venues des diverses industries et des organismes de réglementation responsables des règlements actuels ont parfois été du genre: «Si l'on veut atteindre ces objectifs, on n'a qu'à adopter mes règlements et les imposer à tous.» Il y a un certain traditionalisme dans ce domaine comme ailleurs. Ce ne sera désormais plus le cas. Il y aura des changements. La plupart des industries et des organismes devront faire face à certaines modifications des règlements qu'elles suivent à l'heure actuelle. Ces changements sont à la fois souhaitables et nécessaires, et je suis sûr que mes fonctionnaires réussiront à vous le prouver dans le cas de diverses questions bien précises. J'aurai des exemples à vous donner à ce propos.

À l'instar de mes prédécesseurs, dont l'un se trouve ici, je suis heureux de pouvoir vous faire connaître ces règlements. Je vous encourage cependant à prêter d'abord attention à la loi elle-même, si vous me le permettez. Les parties clés de ces règlements représentent quelque trois cents pages, et il faudra prévoir encore huit cents pages de plus où l'on trouvera des dispositions additionnelles détaillées concernant les marchandises dangereuses, les façons sécuritaires de les emballer. Je crois donc qu'il nous faut être pratique et faire porter nos efforts sur le projet de loi plutôt que sur les règlements.

Il est clair que l'on n'essaie pas maintenant d'assujettir l'industrie à des règlements inutiles et peu pratiques, et j'en veux pour preuve les vastes programmes de participation du public mis en œuvre à ce propos par transports Canada et les discussions que nous avons eues avec plus de quatre-vingts associations industrielles différentes au cours des quelques dernières années. Évidemment, sauf erreur, ces associations comparaitront ici, et elles pourront se faire entendre si elles croient que ces règlements ne sont pas tout à fait au point.

En fait, tout l'objectif du programme de sécurité qui sera concentré sur le Bill C-18 est de simplifier et de diminuer les règlements, le fardeau imposé par les règlements, plutôt, qui sont tout de même nécessaires si l'on veut accroître la sécurité publique lorsque l'on transporte ces produits.

Monsieur le président, en terminant, je veux vous assurer que les fonctionnaires de mon Ministère vous offriront toute leur collaboration et aideront de leur mieux les membres du Comité qui étudient ce projet de loi. Ils feront plus encore. Les membres voudront probablement qu'on les informe sur les règlements et le programme de sécurité mis sur pied par le Ministère et comportant la coordination de la formation et des mesures d'urgence.

Il se pourrait aussi fort bien que les membres désirent étudier la nature des accords que l'on prévoit conclure avec d'autres paliers ou ordres de gouvernement. On pourra donner au Comité le résumé de bien de ces éléments qui l'intéresseront et décrire aussi leur orientation générale, mais comme je l'ai dit à la Chambre lors du débat en deuxième lecture du présent projet de loi, la législation et le programme vont plutôt dans le sens d'une évolution, c'est-à-dire qu'il y aura probablement des modifications de temps à autre, mais tout cela sera orienté vers l'accroissement de la sécurité du public tout en imposant un minimum de frais et de dérangements à l'industrie.

Monsieur le président, merci de m'avoir accordé le temps voulu pour faire ces quelques remarques. Je viens ici dans les

[Texte]

cessor did express at the time he came. This is not an easy bill. I am not the greatest expert; I got my come-uppance today in these matters and I am quite eager to co-operate with the members of the Committee, making full use of the very high technical competence of my department, and particularly of Mr. Ellison, and in doing that—I read the report of the previous Committee on the previous bill; I know that I express the consensus of this group.

Thank you.

• 1600

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

The first questioner I have on my list is Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

May I at the outset welcome the Minister to the Committee on Transport. I particularly welcome him on the occasion of his first appearance before us. I know that there is a great deal of interest in this particular piece of legislation, Mr. Chairman. I know that other members want to pose questions to the Minister so I will be as brief as I possibly can.

I think it is fair to say, Mr. Chairman, that the upshot of the Mississauga incident caused the previous government to call for a commission of inquiry into the events surrounding that mishap, and also to consider the adequacy of existing regulations and the enforcement thereof.

Could I ask the Minister if he has had an opportunity to meet with Justice Grange. Has he talked to him about the proceedings to date? Can he indicate whether the commissioner will be able to report his findings within the six months time-frame that was prescribed, which would be some time in June? Is he going to be able to meet that deadline?

If that report will be available, there may be an opportunity for this Committee to benefit from some of the recommendations that flow therefrom and it could be incorporated into this legislation as we proceed. If, on the other hand, the report is going to be delayed, I do not think it would be in the interests of the Committee to want to forestall passage of the bill because I think there is ample opportunity for the incorporation of any recommendations that may flow from that report.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I have not been personally in touch with him on that. Jean, have you been in touch with him personally on that? I know that he wants to comment on the bill. I think he hesitates to appear before us. I think he may want to do it in a written way. I do not know exactly what he promised he could do.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Jean Charron (Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Transport Canada): Mr. Chairman, Mr. Grange has been asked to make his views known to the Minister as soon as possible in connection with this bill and the transportation of dangerous goods. I understand that Justice Grange is willing

[Traduction]

mêmes dispositions que celles de mon prédécesseur. L'objet du présent projet de loi n'en est pas un facile. Je ne suis pas le plus grand expert en la matière; je m'en suis fait remontrer aujourd'hui à ce sujet, et il me tarde de collaborer avec les membres du Comité en me servant pleinement des compétences hautement techniques de mon Ministère, et je n'oublie pas ici monsieur Ellison, et ce faisant... j'ai lu le rapport du Comité précédent à propos du projet de loi précédent; je sais que j'exprime ici le consensus qui s'est dégagé au sein de ce groupe.

Merci.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Le premier nom sur ma liste est celui de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Permettez-moi tout d'abord de souhaiter la bienvenue au ministre. C'est sa première visite au Comité des transports et l'occasion mérite d'être soulignée. Monsieur le président, je sais que le projet de loi que nous allons étudier suscite un vif intérêt. Je sais aussi que d'autres députés veulent poser des questions au ministre, et par conséquent, je serai aussi bref que possible.

Il est vrai, monsieur le président, que l'accident de Mississauga a incité le gouvernement précédent à mandater une commission d'enquête pour étudier les causes de la tragédie et pour vérifier la pertinence des règlements existants et leur application.

Le ministre peut-il me dire s'il a eu l'occasion de rencontrer le juge Grange? Lui a-t-il parlé des témoignages recueillis jusqu'à présent? Peut-il nous assurer que le commissaire pourra faire rapport de ses conclusions à l'échéance de six mois, soit en juin prochain, si je ne m'abuse? Aura-t-il terminé à temps?

Une fois le rapport déposé, les membres du Comité pourront peut-être s'inspirer des recommandations qu'il contiendra et les intégrer à ce projet de loi au fur et à mesure que nous l'étudierons. S'il advenait que la publication du rapport soit retardée, je ne pense pas que les membres du Comité croiront opportun de reporter la date d'adoption du bill, car je pense que l'on trouvera facilement un autre moyen de mettre en vigueur les recommandations qu'il contiendra.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je n'ai pas contacté le juge Grange. Et vous, Jean? Je sais que le juge Grange veut faire des remarques à propos du bill. Il hésite cependant à venir témoigner ici au Comité. Il choisira sans doute de vous présenter son point de vue par écrit, mais je ne peux pas m'engager pour lui, car je ne sais pas ce qu'il est en mesure de présenter.

Le président: Monsieur Charron.

M. Jean Charron (sous-ministre adjoint, Coordination, Transports Canada): Monsieur le président, nous avons demandé à M. Grange de faire connaître au ministre son point de vue sur le projet de loi et sur le transport des marchandises dangereuses dans les plus brefs délais. Le juge Grange a

[Text]

to do this. Justice Grange has indicated during the course of the hearings, and I do not have the specific record before me, that he intended to abide by his time-frame. I understand that it would be our hope that we would make Mr. Grange's views available to the Committee. That seems to be the way he wants to proceed.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I am not sure, Mr. Chairman, whether or not the Committee could ask Mr. Grange to appear. The Minister said he did not wish to do so. Is it considered to be improper for the commissioner to appear before this Committee? I ask that simply as a matter of information.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, I think this would be a matter for the Committee to decide on the basis of its rules and practice in parliamentary committees.

Mr. Mazankowski: Could we get an accurate update on where the proceedings now stand? When will he be completing his hearings and when can we expect his report, whether it be a preliminary report or a draft report, to be presented?

This also might be followed up in the discussions that take place with the commissioner. Will he be looking at any other accidents of a similar nature that have occurred during the period in which he was undertaking his findings?

The Chairman: Mr. Minister.

• 1605

Mr. Pepin: I will be telephoning him, personally, tomorrow morning to get his views on that. The impression I have was that he was hoping to finish in September, and somebody just mentioned that he was thinking of a preliminary report. I will get all the facts from him tomorrow morning and will report, personally, to my friend and to the committee at the first opportunity. The idea I expressed, and I thought my honourable friend agreed with me, was that unless it is very convenient for him to come here, I think we should let him finish his job, his work.

Mr. Mazankowski: I am not arguing that point at all, but on the other hand, I think, the committee would do well to avail itself of the opportunity to have him here in consideration of the bill, if he is available and if it is proper for him to come before a committee of this nature. Perhaps the Chairman might be able to look into that as well.

The Chairman: Mr. Mazankowski, I will, in fact, look into that possibility and we will discuss it at the steering committee meeting on Monday evening as well.

Mr. Mazankowski: Fine. Mr. Chairman, I note with interest that the minister stated that he had read the reports of the previous committee proceedings. If he read those proceedings he would be well informed of the fact that many representations were made by colleagues from his side of the House with respect to the inadequacy of inspections, the inadequacy of sufficient numbers of inspectors, the inadequacy of sufficient funding for the CTC. Mr. Turner, particularly, was very vocal and very vociferous about the inadequacies of the railways in

[Translation]

accepté de le faire. Je n'ai pas le procès-verbal sous la main, mais il a indiqué au cours des audiences qu'il avait l'intention de respecter les délais de rédaction du rapport qui lui sont impartis. Nous avons la ferme intention de présenter aux membres du Comité l'opinion de M. Grange. C'est d'ailleurs ce qu'il souhaite lui-même.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne sais pas si les membres du Comité peuvent demander à M. Grange de comparaître ici. Le ministre vient de dire que M. Grange ne souhaitait pas comparaître. Serait-il contraire à l'usage que le commissaire vienne témoigner ici? Je suis curieux de le savoir.

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, il appartient aux membres du Comité d'en décider d'après les règlements et l'usage en vigueur en comité parlementaire.

M. Mazankowski: Pourrait-on nous dire où en sont les travaux de la commission d'enquête? Quand le commissaire aura-t-il terminé les audiences et quand peut-on s'attendre à recevoir son rapport? S'agira-t-il d'un rapport préliminaire, ou encore d'un projet de rapport?

Autre chose que l'on pourrait soulever lors de la discussion qui aura lieu avec le commissaire: fera-t-il une enquête sur les autres accidents du même genre qui ont eu lieu depuis qu'il a été mandaté?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je l'appellerai demain matin personnellement, afin de connaître son opinion. J'avais l'impression qu'il espérait terminer pour le mois de septembre. Quelqu'un vient de dire qu'il songe à présenter un rapport préliminaire. Je saurai à quoi m'en tenir demain matin et je vous ferai rapport dès que ce sera possible. J'estime pour ma part, et mon honorable collègue semble être d'accord avec moi, qu'à moins qu'il lui soit utile de venir ici, il est préférable qu'il termine d'abord son travail.

M. Mazankowski: Je suis bien d'accord, mais le Comité y gagnerait à le convoquer pour l'étude du présent projet de loi, à condition, évidemment, qu'il soit disponible et qu'il lui convienne de comparaître. Le président voudrait peut-être envisager cette possibilité.

Le président: Monsieur Mazankowski, je vous promets de le faire. Nous en discuterons également à la réunion de lundi soir du comité directeur.

M. Mazankowski: Très bien. Monsieur le président, j'ai noté que le ministre a affirmé avoir lu les comptes rendus des précédentes séances du Comité. S'il les a vraiment lus, il sait sans doute que les députés de son côté de la Chambre ont présenté plusieurs instances relativement à l'insuffisance des inspections, au manque d'inspecteurs, au manque de fonds à la CCT. M. Turner, en particulier, a souligné avec beaucoup de vigueur les nombreuses faiblesses des chemins de fer pour ce qui est de l'entretien et de l'inspection, des détecteurs

[Texte]

terms of proper maintenance and proper inspection and the lack of hot-box detectors and many, many deficiencies. There are other members, Mr. Harquail, Mr. Campbell, Mr. Lumley, who all painted the picture that the railways had fallen apart in the five months the Progressive Conservative government assumed office. Having regard to the fact that there were many, many questions posed in those proceedings—and I at that time as responsible minister undertook to provide the information to the committee to provide answers to the many questions that were posed—I wonder, Mr. Chairman, if I could ask the minister and his officials to provide answers to the questions that were posed during that period of time and also if the minister could indicate what action he has taken with regard to rectifying those deficiencies and those problem areas that were identified. And I think what is more important, Mr. Chairman, I would like to ask the minister of Transport, whether he has had personal representations from these individuals since he has become the minister of Transport, since they seemed to be very interested in these issues back in November and December. I wonder if that interest has continued as a result of the change of government.

An hon. Member: Not likely.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I am quite sure the interest continued. I consider this process of increasing the degree of security of safety in transportation in Canada to be a never-ending process and I consider that whoever is in power, whoever forms the government, and this is normal, will be attacked, will be condemned, will be chastised for not doing enough, and whoever the minister is, will come here and say, we are doing as well as we can. Last week I announced the establishment of the Loran-C system for navigation on the East Coast. The radar improvement program is going on. I could recite chapter and verse of that. I am not sufficiently technical to do so in great detail. But if my friend wants me to do that I will do my very best to give him a list of recent improvements in the general security system be it on sea, on land or in the air.

Mr. Mazankowski: Well, no, Mr. Chairman, I was not dealing with radar or Loran-C, I was dealing specifically with the questions and representations that arose during the committee proceedings during the months of November and December. I would like to know specifically whether he has had further representations from these members on the very points that were made and if he can indicate what specific action he has taken since he has become minister to deal with the deficiencies and the issues that were raised specifically by Mr. Turner, whom I respect as an individual who understands the railroad business quite well, who has had some first-hand knowledge and who has had, I think, some very constructive criticism to level at the railways—and certainly something I think we as a Committee should concern ourselves with.

• 1610

I am also interested in the very excellent representations made by Mr. Harquail, Mr. Campbell, and Mr. Lumley. I

[Traduction]

d'échauffement des coussinets, et le reste. D'autres députés s'en sont mêlés, M. Harquail, M. Campbell, M. Lumley, pour peindre un tableau très sombre des chemins de fer au cours des cinq mois où le gouvernement progressiste conservateur a assumé le pouvoir. De nombreuses questions ont été posées au cours de cette période. En tant que ministre responsable à l'époque, je m'étais engagé à fournir les renseignements au Comité. Je me demande, monsieur le président, si le ministre ou ses hauts fonctionnaires pourraient maintenant donner les réponses à ces questions et si le ministre peut indiquer quelles sont les mesures qui ont été prises pour remédier à toutes ces difficultés qui ont été signalées. Je voudrais savoir également, monsieur le président—c'est encore plus important—si le ministre des Transports a reçu des instances personnelles de ces mêmes députés depuis que lui-même est en poste. Ils semblaient, ces députés, très intéressés aux, mois de novembre et de décembre. Je suis curieux de savoir si leur intérêt s'est maintenu après le changement de gouvernement.

Une voix: Probablement pas.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je suis sûr qu'ils sont toujours intéressés. Je considère cette question de la sécurité des transports au Canada comme une question toujours pressante. J'estime qu'indépendamment du parti qui assume le pouvoir ou qui forme le gouvernement, celui-ci est susceptible, c'est normal, d'être attaqué, condamné, décrié pour son manque d'action. Quel que soit le ministre, il doit venir devant le Comité et se défendre. La semaine dernière, j'annonçais la mise sur pied du système Loran-C pour la navigation sur la côte est. Le programme d'amélioration du système de radar est en cours. Je pourrais en parler en long et en large, quoique les connaissances techniques me manquent pour entrer dans les détails. Si c'est bien ce que veut mon collègue, je suis prêt à lui donner la liste des améliorations récentes apportées aux systèmes de sécurité, de façon générale, que ce soit en mer, sur la terre ou dans les airs.

M. Mazankowski: Ce n'est pas le système de radar, ou le Loran-C, qui m'intéresse en particulier, monsieur le président. Je veux parler des questions qui ont été posées, des instances qui ont été présentées au Comité au cours des mois de novembre et de décembre. Je veux savoir précisément si le ministre a reçu d'autres instances des mêmes députés sur le même sujet et s'il est en mesure d'indiquer quelles mesures ont été prises, depuis qu'il est en poste, pour remédier aux faiblesses et aux difficultés soulignées à l'époque. Il y a eu en particulier M. Turner, que je respecte beaucoup en tant que personne et qui connaît très bien les chemins de fer. Il adresse des critiques constructives aux chemins de fer. Nous sommes également intéressés, en tant que Comité.

J'ai été également très intéressé par les excellents exposés de M. Harquail, de M. Campbell et de M. Lumley. J'aimerais

[Text]

would like the Minister to give to this Committee a progress report on some of those things which were identified and raised at that particular time.

Mr. Pepin: I do not think I can, nor should I report.

Mr. Mazankowski: Not right now; I am not asking the Minister to do it now. I would not expect him to have that information with him. But I wonder if he would have that information and give it to the Committee so we could assess the performance on the basis of the very . . .

Mr. Pepin: My old friend will give me the list of items on which he wants me to report?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the Minister indicated . . .

Mr. Campbell (LaSalle): On a point of order, Mr. Chairman: I believe we are here to discuss the bill at hand, and any discussions that have gone on in any other Parliaments or with any other witnesses I think are irrelevant. If the hon. member, Mr. Mazankowski, has questions pertinent to the new drafting of the bill, I think we are prepared to hear them. But to go back and negotiate discussions presented in the last Parliament I think is irrelevant to the bill. We should continue with the work at hand.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if I might respond to that. I know your ruling will concur with my observation that it is simply not a point of order. It is a bit phony. The fact of the matter is the Minister had indicated himself that he had read the proceedings; and I take him at his word. A number of issues were raised. Certainly I can paraphrase them, but they are clearly identified in the Committee proceedings, and I would simply ask the Minister if he could respond to those representations—as I undertook to respond during the time I was Minister. I think it was of interest to the Committee at that particular time; it should be of interest to the Committee today.

Mr. Pepin: I believe it will be a best-effort sort of case. I will do that. For example, the hot-box detector business: I was reading an article the other day saying there is some doubt as to the validity of the thing; new equipment is being developed . . .

Mr. Mazankowski: This is very important information for us to have, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: On the subject of the numbers of inspectors and what not, I have had conversation with Mr. Benson, trying to accommodate his demands in these areas.

Mr. Mazankowski: Well, there has been some progress, Mr. Chairman, and I think it is worth while for the Committee to know. I can only assume the Minister did not respond to the other part of the question. I can only assume he has not received further representations from these members.

The Chairman: In any case, the Minister has agreed to provide the Committee with an update on that information.

Mr. Harquail: On the same point of order . . .

[Translation]

que le ministre fasse au Comité un rapport provisoire sur les choses qui ont été soulevées et discutées à ce moment-là.

M. Pepin: Je ne pense pas que je puis le faire, ni que je devrais le faire.

M. Mazankowski: Pas sur-le-champ, ce n'est pas ce que je demande. Je sais qu'il n'a pas ces renseignements en main, mais le ministre pourrait-il les obtenir et les transmettre au Comité, de sorte que nous puissions évaluer cette performance sur la base de . . .

M. Pepin: Si mon vieil ami veut bien me donner la liste des choses sur lesquelles il veut que je fasse rapport.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le ministre a dit . . .

M. Campbell (LaSalle): Un rappel au Règlement, monsieur le président. A mon avis, nous sommes là pour discuter du projet de loi à l'étude, et toute discussion ayant eu lieu lors d'autres législatures, ou avec d'autres témoins, n'est pas pertinente. Nous sommes prêts à entendre toute question que M. Mazankowski aura à poser relativement au nouveau projet de loi, mais je pense que cela n'a rien à voir avec le projet de loi lorsqu'on retourne en arrière et que l'on parle de discussion ayant eu lieu lors de la dernière législature. Nous devrions revenir à nos préoccupations.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Permettez-moi de répondre, monsieur le président. Ce n'est tout simplement pas un rappel au Règlement et je sais que votre décision la confirmera. C'est un faux semblant. La vérité, c'est que le ministre lui-même a dit avoir lu le compte rendu; et je le crois sur parole. Plusieurs questions ont été soulevées. Il est bien évident que je puis les reprendre, mais elles apparaissent clairement dans le compte rendu du Comité, et je demanderais simplement au ministre d'y répondre, comme je l'ai fait lorsque j'étais ministre. Je pense que cela intéressait le Comité à ce moment-là, et cela devrait l'intéresser aujourd'hui.

M. Pepin: Très bien, nous ferons de notre mieux pour éclaircir la question. Par exemple, il y a cette question des détecteurs d'échauffement des coussinets. L'autre jour, j'ai lu un article contestant la valeur de ces appareils; on est à mettre au point de nouveaux appareils.

M. Mazankowski: Monsieur le président, ces renseignements sont très importants pour nous.

M. Pepin: Quant au nombre d'inspecteurs, et le reste, j'en ai discuté avec M. Benson, en essayant de répondre à ses demandes dans ce secteur.

M. Mazankowski: Ma foi, je constate qu'il y a eu certains progrès, monsieur le président, et je pense qu'il vaut la peine d'en informer le Comité. Je suppose simplement que le ministre n'a pas répondu à l'autre partie de la question, qu'il n'a pas reçu d'autres instances de ces membres.

Le président: De toute façon, le ministre a accepté de fournir au Comité des informations plus récentes sur le sujet.

M. Harquail: Au sujet du même rappel au Règlement . . .

[Texte]

The Chairman: The Chair is not convinced it was a point of order.

Mr. Harquail: I would like to raise one of my own, then, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I feel that when a member introduces names, quite often we frown on him introducing names of people outside the House of Commons or outside this Committee; but it might be interpreted as being in order to raise them while we are right in Committee here. Mr. Turner of course is the chief Government Whip; I do not see him here this afternoon. Mr. Lumley is Minister of Trade; he is not here. But let me just report to you, Mr. Chairman, at the request of the member, that we have already had a series of meetings with the Minister. He has been to the Atlantic caucus and I have met with him privately myself not only on the question of the handling of dangerous goods but on all transportation matters: in specific reference to my own responsibilities, more—through you, Mr. Chairman, for the information of the member—more relating to transportation problems in air, rail, and surface in the Atlantic area.

Mr. Mazankowski: Just to set the record straight, Mr. Chairman, I am sure Mr. Turner and Mr. Lumley would not be upset with the praise I have given them for the work they did on this Committee. I have pointed out that Mr. Turner is an individual whom I respect very much, who has had first-hand knowledge in railroading—he was an engineer—and I took his submissions and his representations and in fact his criticism with a great deal of seriousness. I am sorry that the members opposite are getting upset, but I said it with the utmost of praise and affection for these individuals.

• 1615

The Chairman: In my opinion the point raised by Mr. Mazankowski is a legitimate one and it would seem to me that we would be better served to continue with our discussion of Bill C-18. I therefore call on Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just to pursue a little further a matter that Mr. Mazankowski raised: When this legislation is in place and the regulations, and what not, they are then faced with implementing them and seeing to it that they are adhered to and carried out by the various modes of transportation. When Mr. Benson, the President of the CTC was before this Committee last fall, he said, speaking of rail safety inspectors, and I quote:

the numbers we have spread across the country, which I think is something like 78, which bothers me. It probably should be 178 instead of 78.

The Blue Book estimates for fiscal year 1980-81 show a further reduction in the number of railway safety inspectors. In 1978-79 we had 107, in 1979-80 it was down to 105 and for 1980-81 it is down to 100. Of that 100, 25 are grade crossing administration, so we really only have 75—according to my information—rail safety inspectors.

[Traduction]

Le président: Je ne suis pas du tout convaincu que c'était un rappel au Règlement.

M. Harquail: Dans ce cas, monsieur le président, j'aimerais en soulever un.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Très souvent, nous désapprouvons les députés qui mentionnent le nom de personnes qui ne sont pas à la Chambre ou au Comité; quoique cela puisse être considéré comme recevable lorsque nous sommes en comité. Bien sûr, M. Turner est le whip en chef du gouvernement; je ne le vois pas ici cet après-midi. M. Lumley est le ministre du Commerce; et il n'est pas là. Pour répondre à la demande du député, monsieur le président, laissez-moi vous dire que nous avons déjà eu une série de rencontres avec le ministre. Il a assisté à la réunion du caucus de l'Atlantique, et j'ai eu l'occasion de le rencontrer en privé et de discuter avec lui non seulement de la question du transport des matières dangereuses, mais de toutes les questions de transport ayant trait à mes propres responsabilités—pour la gouverne du député, monsieur le président—plus particulièrement les problèmes touchant le transport aérien, ferroviaire et de surface dans la région de l'Atlantique.

M. Mazankowski: Je dirais pour la bonne forme, monsieur le président, que MM. Turner et Lumley ne seraient certainement pas froissés par les compliments que j'ai formulés à leur égard au sujet du travail qu'ils ont accompli lorsqu'ils ont participé à ce Comité. J'ai déjà dit que je respecte beaucoup M. Turner, qu'il connaît très bien le domaine ferroviaire, étant ingénieur, et j'ai toujours pris très au sérieux ses exposés, et même ses critiques sur le sujet. Je suis désolé que les députés de l'autre côté soient indisposés, mais je l'ai dit avec toute la louange et l'affection possibles à l'égard de ces personnes.

Le président: A mon avis, la question soulevée par M. Mazankowski est légitime et il me semble que nous ferions mieux de poursuivre nos discussions sur le Bill C-18. Conséquemment, je cède la parole à M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, poursuivons un peu plus loin une question soulevée par M. Mazankowski: lorsque cette loi, ces règlements, et tout le reste, seront adoptés, les inspecteurs seront alors responsables de leur mise en œuvre et devront s'assurer qu'ils sont respectés dans les divers moyens de transport. Lors de son témoignage devant ce Comité, l'automne dernier, le président de la CCT, M. Benson, parlant des inspecteurs de la sécurité ferroviaire, disait:

Ce qui me préoccupe, c'est le nombre des inspecteurs éparpillés partout à travers le pays; je crois qu'il y en a 78. Ce devrait probablement être 178, plutôt que 78.

Le budget des dépenses pour l'année financière 1980-1981 indique une autre réduction du nombre d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire. En 1978-1979, il y avait 107 inspecteurs, puis en 1979-1980, ce nombre était ramené à 105; pour 1980-1981, il n'y en a plus que 100. Sur ces 100 inspecteurs, 25 sont chargés de l'administration des passages à niveau, ce

[Text]

Surely that is totally inadequate with around tens of thousands of miles of railway lines alone in this country, let alone the other modes of transportation. This is the sort of difficulty we get into when two successive administrations carry on this mindless Proposition 13 syndrome about government restraints and cutbacks, and they start interfering with and harming things that are essential—the welfare, good order and safety of the public.

I would like to ask the Minister what he can do about persuading Treasury Board and his colleagues to reinstate and increase the number of rail safety inspectors, not decrease it. Secondly, how does he feel he can adequately implement and enforce this legislation, as well as other legislation from other departments and what not, with that severely limited and inadequate number of qualified people to do the enforcing and inspecting?

The Chairman: Mr. Pepin.

Mr. Pepin: I welcome the representation, I know it comes from a good disposition. Mr. Benson, of course, regrets that his staff was reduced. He is now rearranging his positions, his person-years, so as to assign six new inspectors to safety regulations. But the basic intent of the bill is not to create—and I know my old friend knows that—a whole new brigade, it is to make optimum use of the inspection capacity that exists at the federal, the provincial and the municipal levels. That would be an accomplishment of the bill if it were to maximize, across the board, the existing inspection capacity. That is one part of the bill that I like, it is the optimization of existing forces and that would be the main purpose. I am reminded that Mr. Grange has been asked to look at this particular problem of inspections.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I would also be interested in knowing—the Minister may not have the figures with him today and there may not be anybody here from CTC—what the situation is in terms of this kind of personnel, inspectors, in the other modes, the marine industry, trucking industry, the air industry. How adequately or inadequately are they staffed?

Secondly, we are going to have to keep things in perspective. If the public attention and government attention that have been concentrated as a result of the spills at Mississauga and McGregor should happen to result in the shifting of an even larger transport of dangerous goods and hazardous products from rail to truck or rail to air, we could, in fact, be worse off. I would like to ask the Minister how negotiations are going with the provinces in terms of the provinces' adopting these regulations, these or even better ones, that apply to the trucking industry? I appreciate that the federal authority is pretty well all-encompassing when it comes to air, marine and rail, but it is not when it comes to trucking. What is the state of the negotiations? And what is the attitude of the provinces generally? Do you have any problems with any one or more of them?

[Translation]

qui fait qu'il n'y a véritablement que 75 inspecteurs de la sécurité ferroviaire, selon mes renseignements.

Il est certain que ce nombre est totalement insuffisant, compte tenu des dizaines de milliers de milles de chemins de fer dans notre pays, sans compter les autres modes de transport. Voilà le genre de difficulté dont nous héritons quand deux administrations successives se laissent prendre par ce syndrome de la proposition 13 amenant le gouvernement à effectuer des réductions budgétaires; voilà ce qui se produit lorsqu'on commence à toucher et à réduire des services essentiels au bien-être, au bon ordre et à la sécurité de la population.

Le ministre peut-il nous dire ce qu'il peut faire pour persuader le Conseil du Trésor, ainsi que ses collègues, d'augmenter le nombre d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire, plutôt que de le diminuer? Deuxièmement, comment croit-il pouvoir adéquatement mettre en œuvre et faire respecter cette loi, de même que d'autres lois d'autres ministères, compte tenu du nombre limité et insuffisant de personnes qualifiées pour faire le travail d'inspection?

Le président: Monsieur Pepin.

M. Pepin: Je suis heureux de votre intervention, et je sais que vous êtes bien intentionné. Évidemment, M. Benson regrette cette réduction de son personnel. Il réorganise présentement ses postes, ses années-hommes, afin d'affecter six nouveaux inspecteurs aux règlements de sécurité. Mon bon ami sait bien que le but premier de ce bill n'est pas de créer une nouvelle brigade d'inspecteurs; c'est plutôt de faire un usage optimum du personnel déjà en place, tant au niveau fédéral et provincial qu'au niveau municipal. Si ce bill permettait de tirer le maximum de rendement des inspecteurs déjà en place, ce serait déjà une réalisation. Voilà une partie du bill qui me plaît bien. Elle permet de profiter au maximum du personnel existant, ce qui est le but principal. On me rappelle que M. Grange a été chargé d'étudier ce problème particulier des inspections.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Le ministre n'a peut-être pas les chiffres en main aujourd'hui, et il n'y a peut-être ici personne de la CCT, mais je voudrais également savoir quelle est la situation pour ce qui est des inspecteurs dans d'autres modes de transport, comme la marine, le camionnage, le transport aérien. Dans quelle mesure le personnel est-il suffisant?

Deuxièmement, il nous faudrait maintenir une juste perspective. Si, à cause de l'attention que le public et le gouvernement ont portée sur les déversements de Mississauga et de McGregor, on devait faire passer une plus grande quantité de produits dangereux des chemins de fer aux transports routiers ou aux transports aériens, la situation pourrait être encore plus désastreuse. Le ministre pourrait-il nous dire où en sont les négociations avec les provinces quant à l'adoption de règlements—ceux-ci ou d'autres meilleurs—applicables au transport routier? Bien sûr, l'autorité fédérale régit presque entièrement tous les transports par air, par mer ou par chemins de fer, mais elle n'a aucun droit sur le transport routier. Où en sont les négociations? En général, quelle a été l'attitude des provinces? Avez-vous eu des difficultés avec une ou plusieurs d'entre elles?

[Texte]

• 1620

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: On the generality of relations with the provinces, I have been in five of them in the last two months and it is unanimous, all the ministers of transport look upon the passage of this bill as an important contribution and make very good sounds about getting together with us to maximize the federal-provincial co-operation aspect of it.

On the detailed negotiations with the provinces, Mr. Ellison would be in a much better position to answer than I.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. T. D. Ellison (Director, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman and Mr. Minister.

At the last meeting of federal and provincial ministers of transport, which took place in Regina last September, the officials of a particular working group of what is known as the Canadian Conference of Motor Transport Administrators were charged with the duty of meeting on an urgent basis to discuss roles and responsibilities of the various provincial agencies with respect to the administration of this bill.

I have had contact with officials in all the provinces. These officials have been seeking their minister's guidance with respect to these. Much of this has required confirmation in the provincial cabinets. Indeed, I believe at the moment cabinet directions have been given to officials in seven of the ten provinces as to who would play the lead role in the negotiations with us on the roles and responsibilities. The officials will be meeting in Yellowknife at the end of this June to conclude their report, which will be presented to the ministers when they meet with Mr. Pepin this coming September for the next annual meeting of the ministers.

I think, generally, we can be extremely optimistic that there will be strong support for the playing of roles and the adoption of responsibilities for the administration of this act within the provinces.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I would like to add a footnote to that. In the presentation in the papers we sent to the Committee, there are some very good pages, page 5 and page 6, which are even more detailed than what Mr. Ellison has done now in terms of reporting on what has been done at the federal level with the Atomic Energy Control Board, for example, and also in terms of establishing discussions with a number of other departments. They are all lined up here on page 6. Then there is a report on what goes on at the provincial level, with the different departments at the provincial level, and also at the municipal level. This is where I got my impression, Mr. Benjamin, if I may, of the maximum use of inspection capacity in the provinces and in the municipalities. It seems to me that if we could tap, for the purpose of this bill, what is available there and co-ordinate it better than is done now, we might not need a very extended force at the federal level. So it seems to me that there is value in co-ordination.

The Chairman: Mr. Benjamin.

[Traduction]

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: En ce qui concerne les provinces, j'en ai visité cinq depuis deux mois, et à l'unanimité les ministres considèrent l'adoption de ce bill comme une contribution importante et sont prêts à nous rencontrer pour nous assurer leur entière collaboration.

Quant aux négociations de détail avec les provinces, M. Ellison est mieux placé que moi pour répondre.

Le président: Monsieur Ellison.

M. T. D. Ellison (Directeur, Transport des marchandises dangereuses, ministère de Transports Canada): Merci, monsieur le président et monsieur le ministre.

A la dernière réunion des ministres fédéral et provinciaux du Transport tenue à Regina en septembre dernier, le groupe de travail spécial connu sous le nom de Conférence canadienne des administrateurs des transports routiers a été prié de se réunir d'urgence pour discuter du rôle et des responsabilités des différents organismes provinciaux dans l'administration de ce projet de loi.

J'ai communiqué avec les fonctionnaires provinciaux. Ils ont demandé à leurs ministres des directives à ce sujet. Ces engagements ont exigé une approbation des cabinets provinciaux. En fait, en ce moment dans sept des dix provinces, les fonctionnaires ont reçu du Conseil des ministres des directives désignant les responsables dans nos négociations sur ces rôles et responsabilités. Ces hauts fonctionnaires se réuniront à Yellowknife à la fin du mois de juin pour terminer un rapport à présenter aux ministres provinciaux en septembre prochain lors de la réunion annuelle des ministres des Transports avec M. Pepin.

En général, nous sommes très optimistes et nous pensons que les provinces accepteront volontiers le rôle et les responsabilités qui leur incombent dans l'administration de cette loi.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je veux ajouter une remarque. Dans les documents que nous avons distribués aux membres du Comité, les pages 5 et 6 de la version anglaise expliquent d'une façon encore plus détaillée ce que M. Ellison nous a dit du travail accompli au palier fédéral avec la Commission de contrôle de l'énergie atomique, par exemple, et les discussions qui ont lieu avec certains autres ministères. Ces étapes sont décrites en page 6. On y fait aussi rapport sur les activités entre les différents ministères provinciaux et aussi au niveau des municipalités. C'est là que j'ai eu l'idée, monsieur Benjamin, d'utiliser au maximum les services d'inspection des provinces et des municipalités. Si nous pouvions, aux fins de ce projet de loi, utiliser les services existants et mieux les coordonner, nous pourrions limiter l'importance du service au niveau fédéral. La coordination, il me semble, peut être très utile.

Le président: Monsieur Benjamin.

[Text]

• 1625

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, is the Minister envisaging that either through this legislation or through negotiation with the provinces the federal authority will authorize inspectors at the provincial level and municipal level to carry out inspections, not only as it pertains to trucking but if they want to go into a railway yard or a harbour or anywhere else, they could?

Mr. Pepin: No, no. There will be specialization. That is very important. But it seems to me that just the organization of this inspection force from coast to coast is an administrative job, and again it seems to me that it may not be necessary to send inspectors from Ottawa to the West Coast and the East Coast when we are much better organized as to the use of the capacity which exists locally. In other words, I am challenged by the administrative aspect of this bill and it seems to me that this is an aspect of it that has not been done sufficiently well in the past. It might be better done now with these agreements with the provinces speaking for municipalities.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Minister. The provinces have indicated that they would wish to assume the primary responsibility for the administration of this bill with respect to highway transport. There are other provincial agencies such as the fire marshal's office and the departments of labour who may be concerned with other matters who are more than willing to bring their expertise to bear, for example, with respect to the operations of tank cars within freight yards within urban areas. This is one area where an expanded inspection force using existing specialized people may be available to us.

The Chairman: Final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have one final question. I want to say to the Minister first, though, that we will have at least a couple of amendments to propose to the legislation when we get to that stage. I will have them translated and I will provide him with copies so that he and his officials can see how good they are and urge their acceptance.

I wondered, will the regulations to be published under the proposed act deal with some of the matters pertaining to rail safety that have been raised in previous hearings, things like hot-box detectors, whether it is the present ones or a new generation of them, and roller-bearing-equipped cars instead of brass bearings, and that sort of thing, as it pertains to rail and other aspects and the other modes of transportation? Will the regulations incorporate those sorts of things or will they be left with present laws administered by CTC under the Railway Act or other transportation legislation?

Mr. Pepin: Well, it is on this occasion to develop the philosophy of the regulations in terms of . . .

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Minister. The majority of the regulations respecting the safe manner of operating vehicles, for example, on the railway system, or indeed highway vehicles on a highway system, will be left to the specific legislation that deals with the safe operation of vehicles. If there are specific additional conditions, either for

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre envisage-t-il que le gouvernement fédéral, soit par cette loi, soit par des négociations avec les provinces, autorise des inspecteurs provinciaux et municipaux à mener des inspections, non seulement pour les transports routiers mais également dans les gares de chemins de fer, les ports, etc.?

M. Pepin: Non. Il est très important d'exiger une spécialisation. Il me semble que l'organisation d'un tel service d'inspection d'un bout à l'autre du pays est de nature administrative et il n'est peut-être pas nécessaire d'envoyer des inspecteurs d'Ottawa sur les côtes ouest et est lorsque nous sommes bien mieux organisés actuellement à l'échelon local. Autrement dit, l'aspect administratif de ce projet de loi représente un défi et il me semble que jusqu'ici les choses n'ont pas été suffisamment bien faites. Peut-être ces accords avec les provinces qui représenteront les municipalités pourront-ils améliorer la situation.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Les provinces ont indiqué qu'elles souhaitent assumer la responsabilité première de l'application de ce projet de loi pour les transports routiers. Il existe d'autres organismes provinciaux comme les pompiers et les ministères du Travail qui pourraient s'occuper d'autres questions et qui ne demanderaient que cela. Par exemple, pour les wagons-citernes dans les gares de marchandises des régions urbaines. C'est en effet un cas où nous pourrions bénéficier de services d'inspection plus développés en utilisant le personnel spécialisé déjà disponible.

Le président: Dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai en effet une dernière question. Je préviendrai toutefois le ministre que nous proposerons au moins deux amendements au projet de loi. Je vais les faire traduire et je lui en donnerai copie afin qu'il puisse, avec ses fonctionnaires, les apprécier à leur juste valeur et encourager le Comité à les accepter.

Les règlements qui doivent être publiés conformément à cette loi traiteront-ils de certaines questions touchant la sécurité ferroviaire dont on a déjà parlé, comme les détecteurs d'échauffement, actuels ou futurs, et les wagons équipés de roulements à rouleaux plutôt que de coussinets, etc., pour les chemins de fer et autres modes de transport? Les règlements contiendront-ils ce genre de choses ou bien cela relèvera-t-il toujours des lois actuelles relevant du CCT aux termes de la Loi des chemins de fer et d'autres lois des transports?

M. Pepin: Ma foi, ce sera l'occasion d'élargir un peu les principes de réglementation . . .

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. La majorité des règlements touchant la sécurité d'utilisation des véhicules, par exemple le chemin de fer ou, bien sûr, les véhicules routiers, continueront de relever des textes législatifs précis touchant la sécurité. S'il existe des conditions supplémentaires spéciales, touchant les normes ou la construction des véhicules eux-

[Texte]

the standard or the construction of the vehicle itself related to the need to contain the dangerous goods being carried, these will be done under this bill. If there are additional operating procedures that are required only for vehicles carrying dangerous goods and which are not general to any vehicle travelling over that system, whether it be a highway system or a canal system or a railway system, then those too will be done under the proposed Transportation of Dangerous Goods Act. But the proposed Transportation of Dangerous Goods Act, as the Minister has said, must rely on and operate in parallel to that specific legislation which exists for all modes of transport, sometimes federally, sometimes provincially, which deals with the safe operation of a transport system as a transport system and not related to the particular goods which may flow through that system.

• 1630

Mr. Benjamin: But surely your regulations will say something about the quality of equipment to use in transporting dangerous goods. Otherwise what is to prevent the railway or trucking company or anything else from loading dangerous or hazardous products into equipment that is inadequate or unsafe?

The Chairman: That is your final final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes, sir.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman and Mr. Minister.

The condition that must be accepted as a premiss is that a railway car, for example, or a highway vehicle, complies with the general requirements that will see that car or vehicle move through the system and not come loose from the tracks or be involved in a vehicle accident which could occur to any vehicle regardless of the commodity. But there are some very specific additional requirements which are attached to the operation of some vehicles when they carry dangerous goods. For example, special conditions are attached to highway vehicles transporting explosives, on the condition of the fuel systems. There are and may well be additional requirements for railway vehicles carrying dangerous commodities. These additional ones will be related in the proposed Dangerous Goods Act. But generally a railway car will require bearings, brakes, coupling devices, and things of that nature because it is a railway car and must conform to the general operating rules of a railway as a railway.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman.

Are we to understand that the main governing body for the application of the regulations of this new bill will be the CTC?

[Traduction]

mêmes qui sont appelés à transporter des marchandises dangereuses, elles seront précisées à l'occasion de ce projet de loi. Si certaines conditions de fonctionnement s'avéraient nécessaires seulement pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses, et non pas pour les autres véhicules, qu'il s'agisse de routes, d'un canal ou d'une voie ferrée, celles-ci également seraient contenues dans la Loi sur les transports de marchandises dangereuses. Mais cette dernière, comme l'a indiqué le ministre, dépend de lois distinctes selon les modes de transport, parfois fédérales, parfois provinciales, qui traitent de la sécurité d'un réseau de transport, sans s'occuper des marchandises particulières qui peuvent l'emprunter.

M. Benjamin: Mais dans vos règlements, vous aborderiez sûrement la question de la qualité du matériel dont on se servira pour transporter les marchandises dangereuses. Sinon, comment empêcher la compagnie de chemin de fer ou de camionnage ou toute autre compagnie de transporter des marchandises dangereuses en se servant de matériel inadéquat ou dangereux?

Le président: C'était votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oui, monsieur.

M. Ellison: Merci, monsieur le président et monsieur le ministre.

La prémisses que l'on doit accepter est la suivante: un wagon de chemin de fer, par exemple, ou un camion se conforme aux exigences générales visant à assurer qu'il pourra circuler sans quitter la voie ou sans entraîner un accident routier qui pourrait arriver à tout véhicule, quelle que soit la marchandise transportée. Cependant, il y a des exigences additionnelles très précises concernant le fonctionnement de certains véhicules lorsque ces derniers transportent des marchandises dangereuses. Par exemple, certaines conditions s'appliquent aux véhicules routiers qui transportent des explosifs, concernant l'état des systèmes d'approvisionnement en carburant. Il existe déjà, et peut-être en rajoutera-t-on, des exigences additionnelles pour les wagons de chemin de fer qui transportent des marchandises dangereuses. Ces exigences supplémentaires seront révélées dans la loi proposée en matière de marchandises dangereuses. En général, cependant, tout wagon de chemin de fer doit avoir des roulements, des freins, des appareils d'accouplement et autres choses de ce genre parce que, après tout, il s'agit d'un wagon de chemin de fer qui doit se conformer aux règlements généraux usuels qui font qu'un chemin de fer est un chemin de fer.

Le président: M. Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président.

Devons-nous comprendre que la CCT sera l'organisme de réglementation principal qui s'occupera de l'application de ces règlements?

[Text]

Mr. Pepin: No, it will be Department of Transport. The enabling reference I have talked about is always to the Minister of Transport. The CTC will be one of those many agencies which the bill will try to bring together. So the initiative . . .

Mr. Campbell (LaSalle): But the administration of the rules and regulations will be handled by the CTC?

Mr. Pepin: Well, it depends on what . . .

Mr. Campbell (LaSalle): Rail safety and air safety and this kind of thing.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: On rail safety specifically, the difference between the current situation and the time when this bill becomes law and is proclaimed is that once it is law and proclaimed, CTC staff who are involved in inspection or related activities will be acting under this law and will be applying these regulations to rail carrying dangerous goods. The making of the regulations or the upgrading of regulations from time to time, which I am sure will be required, will be done under the authority of the Minister of Transport with the input of the CTC, for rail safety, but also with the co-ordinating role and input of the Transport of Dangerous Goods Directorate within the Department of Transport.

Incidentally, Mr. Chairman, air safety is not currently administered by the CTC. It is administered by the department.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Well, they have an air transport committee which handles a section of safety, as I understand it, as well as the regulations for licensing and so on.

Mr. Charron: Mr. Chairman, the Air Committee activities of the CTC are concerned with economic regulation of air transportation and not with safety. The safety role of the CTC extends to the rail mode. The marine and air modes are regulated for safety purposes by the Department of Transport.

Mr. Campbell (LaSalle): I mentioned this particular question at our last discussion. It seemed as if the CTC would have a tremendous input in applying these regulations.

Just to put the record straight, especially for the Minister, the intervention by Mr. Mazankowski about those hon. members who posed a question to the then Minister was that the CTC had been asked to cut its staff—and Mr. Benjamin verified that—and in addition received an order immediately after to cut his already low staff by an additional hundred.

This upset considerably the CTC in that they are already short by 100 inspectors. With this new bill coming into place and these new regulations and the recycling of the already in-place inspectors, it would draw a considerable amount of inspectors in place to be recycled because of the high technology that is required to do the inspection. That was the reason

[Translation]

M. Pepin: Non, ce sera le ministère des Transports. La compétence dont il est question est toujours celle du ministre des Transports. La CCT sera un des nombreux organismes que le projet de loi essaiera de regrouper. Donc, l'initiative . . .

M. Campbell (LaSalle): Mais l'administration des règles et règlements sera du ressort de la CCT?

M. Pepin: Tout dépend . . .

M. Campbell (LaSalle): La sécurité dans le domaine du transport par rail, par voie aérienne et ainsi de suite.

Le président: M. Charron.

M. Charron: En ce qui concerne plus précisément la sécurité dans les chemins de fer, la différence entre la situation actuelle et ce qu'elle sera après la promulgation de ce projet de loi est la suivante: Le personnel de la CCT s'occupant d'inspection ou d'activités afférentes agira en vertu de cette loi et appliquera ces règlements en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses par rail. Le remaniement ou l'amélioration des règlements qui se fera de temps à autre, car je suis sûr qu'il le faudra, se fera sous l'autorité du ministre des Transports avec la collaboration de la CCT, en matière de sécurité dans le domaine ferroviaire, mais sans oublier le rôle de coordination et de collaboration que jouera la direction du transport des marchandises dangereuses du ministère des Transports.

Incidentement, monsieur le président, la sécurité aérienne n'est pas du ressort de la CCT à l'heure actuelle. Cette question dépend du ministère.

Le président: M. Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Il existe un comité des transports aériens qui s'occupe d'une partie de la sécurité, si j'ai bien compris, sans compter les règlements concernant les permis et ainsi de suite.

M. Charron: Monsieur le président, les activités du comité aérien de la CCT portent sur l'aspect économique des règlements du transport aérien et non sur l'aspect de la sécurité. Le rôle que joue la CCT dans le domaine de la sécurité s'exerce au niveau des chemins de fer. Les transports par eau et par air sont réglementés, en ce qui concerne la sécurité, par le ministère des Transports.

M. Campbell (LaSalle): J'avais déjà soulevé cette question la dernière fois que nous avons parlé du sujet. Tout portait à croire que la CCT aurait un grand rôle à jouer dans l'application de ces règlements.

Tout simplement pour notre gouverne, surtout pour celle du ministre, l'intervention de M. Mazankowski concernant les honorables députés qui ont posé une question au ministre de l'époque avait eu pour résultat de préciser qu'on avait demandé à la CCT de réduire son personnel—fait vérifié par M. Benjamin—et de plus, on lui avait donné ordre, immédiatement après, de réduire son personnel, déjà peu nombreux, d'une centaine de personnes encore.

Cela a pas mal inquiété la Commission canadienne des transports, étant donné qu'il lui manquait déjà cent inspecteurs. L'adoption de ce nouveau projet de loi et de ces nouveaux règlements et le recyclage des inspecteurs déjà en poste réduirait encore le personnel, puisque beaucoup d'inspecteurs devraient se recycler à cause de l'aspect technique difficile

[Texte]

why most of the members posed those questions, to see if the staff was to be maintained and why an additional hundred inspectors or personnel were to be removed from the CTC. Then even disbandment of the CTC or withdrawal of the bill was mentioned. So, I was just wondering, if the staff is to be decreased, how are you going to implement these regulations without the staff? You will have a piece of legislation that will be ineffective if the CTC in conjunction with the provincial and municipal governments and all the departments that you have listed here, such as Environment Canada, Energy, Mines and Resources, Agriculture, Health and Welfare, Post Canada, Labour Canada, rail and all the associated safety departments that go with it... We felt that if the sufficient number of qualified inspectors, which we understood that there were not at the moment, were to be put in place over a period of years, how long would it take to implement these stringent regulations as far as dangerous goods were concerned?

• 1635

Mr. Pepin: Well, first of all, the cut of a hundred was not only in that section. It was an over-all cut affecting the whole of the staff of the CTC. I have made two contributions to that discussion already. The first one is to say that I was in sympathy with Mr. Benson, and we are going to try and help that particular situation. But I tried to say also that the idea of using inspection capacity which exists elsewhere in the municipalities, in the provinces, and again the paper refers to that, is one that I find attractive in view of the impossibility, financially and otherwise, of ever having a number of inspectors at CTC that might be adequate to the job at hand. So it seems to me challenging to find out if, in a number of accidents, for example, the Chief of Police of the city of Halifax and his staff could not do as adequately the work of inspection that could be done by a person sent from the CTC. That is the point I was making.

Mr. Campbell (LaSalle): Who will be responsible for the training of the various levels of government so that they can go into the field fully qualified to adhere to the regulations and rules of the new bill?

Mr. Pepin: Mr. Ellison...

Mr. Campbell (LaSalle): Excuse me, Mr. Minister. And who will be responsible for the cost because, as I understand it, there will be a considerable cost involved for either displacing all these various agencies of safety inspectors? Will it be done within the province or will they be called to Ottawa, or which department will be responsible for the training?

Mr. Pepin: Mr. Ellison is already at work training some inspectors. Would you kindly report on that, Mr. Ellison?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman and Mr. Minister. The bill sets out in several clauses, which we will come to in detail in future, that the qualification and designation of inspectors will be subject to regulations to be published in the *Canada Gazette* and also so that industry may provide advice

[Traduction]

des inspections. C'est pourquoi les députés ont posé ces questions, pour savoir si le personnel serait maintenu et pourquoi cent autres postes d'inspecteurs ou d'employés de la Commission canadienne des transports devaient être supprimés. On a même parlé de démembrer la Commission canadienne des transports ou de retirer le bill. Si le personnel est réduit, je voudrais bien savoir comment vous allez faire respecter ces règlements. On aura une loi sans effet si la Commission canadienne des transports, de concert avec les gouvernements provinciaux et municipaux et tous les ministères que vous énumérez ici, Environnement Canada, Énergie, Mines et Ressources, Agriculture, Santé et Bien-être social, Postes Canada, Travail Canada, les chemins de fer et tous les services chargés de la sécurité dans ces organismes... Si on veut qu'un nombre suffisant d'inspecteurs compétents, car il ne semble pas y en avoir assez à l'heure actuelle, entrent en service d'ici quelques années, combien de temps faudra-t-il pour que ces règlements stricts sur les marchandises dangereuses soient appliquées?

M. Pepin: Tout d'abord, la réduction de cent postes ne concernait pas seulement ce secteur. C'est une réduction globale qui touche l'ensemble du personnel de la Commission canadienne des transports. J'ai déjà dit deux choses là-dessus: Tout d'abord, j'ai dit que je comprenais la situation de M. Benson et que nous essaierions de l'aider, mais j'ai également dit que l'idée d'utiliser les inspecteurs que nous avons déjà ailleurs dans les municipalités et dans les provinces, nous en parlons dans notre document, est une idée qui me paraît attrayante, étant donné l'impossibilité, du point de vue notamment financier, que la Commission fournisse le nombre requis d'inspecteurs. C'est une gageure, il me semble; dans certains cas, le chef de la police de la ville d'Halifax et son personnel pourraient peut-être, en cas d'accident, accomplir le même travail d'inspection qu'un agent de la Commission canadienne des transports. C'est ce que je voulais expliquer.

M. Campbell (LaSalle): Qui se chargera de la formation du personnel des différents niveaux de gouvernement pour qu'il connaisse bien les règlements de la nouvelle loi?

M. Pepin: M. Ellison...

M. Campbell (LaSalle): Excusez-moi, monsieur le ministre. Et puis, qui se chargera du coût de l'opération, car j'ai l'impression que cela va coûter cher de déplacer tous ces groupes d'inspecteurs de sécurité? Cela se fera-t-il dans la province ou les appellera-t-on à Ottawa, et quel ministère s'occupera de la formation?

M. Pepin: M. Ellison s'occupe déjà de la formation de certains inspecteurs. Auriez-vous l'obligeance de répondre à cela, monsieur Ellison?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président et monsieur le ministre. Plusieurs articles du bill, sur lesquels nous reviendrons en détail plus tard, stipulent que la formation et la désignation des inspecteurs seront assujetties aux règlements qui seront publiés dans la *Gazette du Canada* et que les

[Text]

as to the nature and level of qualification. We have started a program of preparing training aids that will assist inspectors in the comprehension of the regulations as they are being developed. We have not gone too far with this because the regulations have yet to be finalized and it is contemplated that parallel training programs will also be made available to industry so that not only will we be training inspectors on what to look for, but we will also be training industry on what we expect to be looking for.

• 1640

We have started at the federal level to develop initial programs that might be used, for example, by customs inspectors—they are very often the first people to see important goods—to make sure that imported goods comply with the regulations. We contemplate also that other inspectors at the federal or provincial levels will be trained in what to look for when they are conducting their normal activities. For example, fire prevention officers who are inspecting warehouses for compliance with fire standards, sprinkler systems, but who are well trained in flammable materials and the dangers associated with that, will also be able to look at the commodities being stored in those warehouses or transit facilities to assist us in the inspection activity.

Mr. Campbell (LaSalle): Last question, Mr. Chairman.

The Chairman: Final question, Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Will the federal government have federally certified inspectors because the chain of command will be unending if you go from a fire department to a police department to a local environment agency to a local whatever the agency might be? Will there be a governing body to report to and will the government have federally certified inspectors who will have the final word on whether the good is dangerous or not?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman and Mr. Minister. We are dealing with this matter in terms of the discussions with the provinces on the administrative matters. It may well be that we would accept the control of some of the inspectors' activities at the provincial level and use those hierarchies. For example, we would expect that if vehicle inspectors of a provincial department of highways or transport are involved in this, they would be trained by us or by using programs prepared by us, duly certificated and given a certificate of designation, and they would commence their inspection activities in the normal manner as if they were inspecting that vehicle in respect of a provincial act. Where an offence is found, they would prosecute, depending on the administrative agreement with their province, perhaps using the provincial attorney general or perhaps using the federal attorney general, depending on how the province wishes to play this role.

We have also contemplated the generation of an inspector's manual which would not only identify but also locate and show the designation for these inspectors so that local inspectors would be aware of other inspectors, for other reasons, in their

[Translation]

représentants des entreprises pourront donner leur point de vue sur la nature et le niveau de cette formation. Nous avons mis en route un programme de préparation de matériel de formation qui aidera les inspecteurs à comprendre les règlements élaborés. Toutefois, nous ne l'avons pas poursuivi, les règlements n'étant pas encore au point. Aussi, on envisage d'offrir des programmes aux industries pour que celles-là puissent donner une formation à leurs inspecteurs qui corresponde à la nôtre.

Au niveau fédéral, par exemple, nous avons commencé à élaborer des programmes pour inspecteurs de douanes qui sont souvent les premiers à voir ces marchandises importées, afin de nous assurer qu'elles soient conformes aux règlements. Nous prévoyons, d'ailleurs, que des inspecteurs fédéraux ou provinciaux recevront une formation leur permettant d'accomplir leurs fonctions habituelles. Des agents de prévention d'incendie effectuant l'inspection des entrepôts, par exemple, pour s'assurer que ceux-ci soient conformes aux exigences et pour vérifier les extincteurs, se connaîtront en matières inflammables et les risques connexes. Ainsi, ils pourront examiner les marchandises entreposées ou en transit pour nous aider à en faire l'inspection.

M. Campbell (LaSalle): Une dernière question, monsieur le président.

Le président: La dernière, monsieur Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Les inspecteurs seront-ils accrédités par le gouvernement fédéral? Autrement, on serait obligé de s'éterniser avec les pompiers et puis les policiers et puis les agences locales d'environnement et ainsi de suite. Y aura-t-il un organisme parapluie? Le gouvernement, va-t-il accréditer des inspecteurs pour que quelqu'un puisse, en dernier lieu, décider si une marchandise est dangereuse ou non?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président, monsieur le ministre. Nous avons abordé cet aspect lors des discussions avec les provinces concernant des questions d'ordre administratif. Il se peut fort bien qu'il y ait un contrôle des activités d'inspections au niveau provincial. Par exemple, dans les cas où seraient intéressés des inspecteurs de véhicules d'un ministère provincial de voirie ou des transports, nous nous attendrions à ce que ceux-là aient reçu une formation en vertu de l'un de nos programmes ainsi qu'un certificat d'accréditation. Ils accompliraient leurs tâches d'inspection de la façon habituelle, comme s'ils inspectaient un véhicule aux termes d'une loi provinciale. En cas d'infraction, ils intenteraient des poursuites contre les contrevenants, en vertu de l'accord administratif conclu avec la province par l'entremise d'un procureur général provincial ou fédéral, selon la préférence de la province en question.

Nous avons aussi pensé à publier un manuel destiné aux inspecteurs. Celui-ci comprendrait une liste des inspecteurs, des endroits où ils se trouvent et de leurs désignations pour permettre aux inspecteurs locaux de savoir qui se trouve dans

[Texte]

areas. For example, a highway inspector of a province may wish to be aware that there is an explosives man at the explosives branch of Energy, Mines and Resources, also in his city. In this way, we hope that they can work together and, in case they do not, the department operates a twenty-four hour information centre which was partially established to respond to the needs of the provinces who said: "our weigh scale inspectors operate twenty-four hours a day and they may require help", so it was established.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman.

• 1645

Mr. Pepin: As a footnote, I might say that in this area of transportation, as we all know, there is a great tradition of administrative delegation of powers between the central government and the provincial governments, and in some way, as I see it anyway, agreements signed with the provinces could make room for a good amount of that in a very practical way. Thus, as Mr. Ellison was saying, the fact that municipal and provincial inspectors could be identified, the fact that federal inspectors of different departments live in various regions, is going to be a very handy instrument of work for people in this area.

A number of people who write to me on this subject—and presumably they wrote to my predecessors—deplore the fact that when an accident happens, people as always look to each other and they say, where do we proceed? All these manuals, codes, information sheets and lists of names the department would produce, I think will have a very beneficial effect over the sort of primary reaction people have in case of an accident.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. While the Chair employed some leeway in the time on the first-round questioning, I would ask the co-operation of members in limiting the second-round questioning to no more than ten minutes so that as many members as possible may make their interventions. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, we are certainly interested in this bill in Manitoba, as we have had some very critical rail spills there, McGregor and in the heart of Winnipeg, and I am glad to hear you say you are going to table the regulations. I think we should give some credit to Mr. Mazankowski, as he is your only predecessor who agreed to table the regulations. Other ministers were reluctant to do so.

We had a very serious rail spill in downtown Winnipeg recently, where a tank car filled with 25,000 gallons of methanol was spilled. The concern in Winnipeg is about the rail relocation: whether we are going to have to live with the tank cars going through the heart of Winnipeg the rest of our days, or whether the government going to live up to its commitment it made in 1979 to provide funding for rail relocation in Winnipeg.

We have another very serious problem in regard to the CPR marshalling-yards in Winnipeg. The two bridges that cross the tracks now are under weight restrictions and are going to last

[Traduction]

leur région. Par exemple, un inspecteur de la voirie dans une province serait peut-être content d'apprendre qu'il peut faire appel aux services d'un expert en explosifs du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources travaillant dans la même ville. De cette façon, les deux pourraient collaborer; sinon, le Ministère a établi un centre d'information, ouvert 24 heures sur 24, en vue de répondre aux besoins des provinces. Celles-ci, croyant que les inspecteurs aux stations de pesage auraient besoin d'aide, nous avons demandé de créer le centre et nous l'avons fait.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président.

M. Pepin: Tout le monde sait que dans le domaine des transports, il existe déjà une tradition de délégation administrative des pouvoirs entre le gouvernement central et les gouvernements provinciaux, et à mon sens, les accords signés avec les provinces permettraient de recourir à cette délégation de pouvoirs. Ainsi, comme le disait M. Ellison, l'identification des inspecteurs municipaux et provinciaux, et le fait aussi que des inspecteurs fédéraux de différents ministères résident dans diverses régions pourraient constituer un instrument de travail très utile dans ce domaine.

Bien des gens m'écrivent à ce sujet, comme ils écrivaient sans doute à mes prédécesseurs, et déplorent le fait, en cas d'accident, que les intéressés se demandent toujours ce qu'il faut faire. Tous ces manuels, codes, bulletins d'information et listes de noms que préparera le ministère pourraient avoir un effet salutaire dans le déclenchement d'une première réaction en cas d'accident.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Quoique j'aie été plutôt généreux dans la répartition du temps au premier tour, je prie les députés de limiter leurs questions au second tour à dix minutes, afin de permettre à un plus grand nombre de députés de poser leurs questions. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, les Manitobains s'intéressent vivement à ce projet de loi, puisque nous avons eu des déversements critiques sur nos lignes de chemins de fer, à McGregor et au cœur même de Winnipeg. Je suis bien content d'apprendre que vous allez déposer les règlements. Il faut en remercier aussi M. Mazankowski, votre seul prédécesseur qui ait consenti à les déposer. Les autres ministres n'ont jamais voulu le faire.

Le cœur même de Winnipeg était témoin récemment d'un déversement grave sur les voies de chemins de fer d'un wagon-citerne contenant 25,000 gallons de méthanol. Les gens de Winnipeg voudraient qu'on procède au déplacement des voies ferrées. Ils veulent savoir s'ils devront se résigner à voir passer ces wagons-citernes en pleine ville, ou si le gouvernement tiendra la promesse faite en 1979 de financer le déplacement des voies ferrées du centre.

La gare de triage du CP pose aussi un problème sérieux à Winnipeg. Les deux ponts qui traversent les voies ferrées sont déjà assujettis à une limite de poids et ne tiendront pas le coup

[Text]

only another two years. I would like to know whether you are going to be providing the allotted amount of funding stated in the latest study ordered by the previous Liberal government—the Dillon study into rail relocation in Winnipeg. The federal portion was 84.301 million. I would like to find out today so I can let the people of Winnipeg know whether we are going to get these rails out of the heart of Winnipeg. Are you in a position to tell me today whether you are going to be providing 84.301 million in funding to live up to the promise the Prime Minister to the member for Winnipeg-Fort Garry stated you would do? If you are not going to provide the funding, are you going to issue a permit to the City of Winnipeg so they can build the Sherbrooke-McGregor overpass?

Mr. Pepin: I know the Chairman would not tolerate a long speech on the subject. Last night I had the pleasure of meeting with the Mayor of Winnipeg who made quite a humorous presentation. I was speaking in Winnipeg last night, and in my thanking him for his remarks, I said that I was not sure if he wanted me to be passed over or overpassed or relocated.

• 1650

The present situation is, as my friend knows, that the Department of Transport only has one way of contributing to that project, which is the UTAP program, and we have made some \$7 million available to the province should they decide to go the overpass system. A number of people in Winnipeg at all levels of government think this is not the best and there is in Winnipeg a strong movement in favour of relocating the CP tracks in-yard.

Mr. Benjamin: Regina comes first.

Mr. Pepin: Yes, and we know that there is a great number of other possibilities across the land.

Anyway, to make a long story short, efforts have been made to find a way to make a greater contribution than the one coming from UTAP. A paper was approved in Cabinet this morning, after going to Committee a few days before. During the next couple of days I think Mr. Axworthy would be in a position to indicate what this paper includes.

So an offer will be made and it will be, of course, up to the authorities, provincial and municipal, in Manitoba to decide if the offer is good enough.

Mr. McKenzie: This is an offer of funding?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. McKenzie: Will the funding be enough to start immediately on rail relocation because, as I pointed out on a number of occasions, these two bridges are going to be closed down in two years? Will there be enough funding to start immediately so we will not be without these two bridges in two years' time? Or is part of this agreement for you to instruct CTC to issue a permit for building the overpass, or is the permit for the overpass being dropped?

Mr. Pepin: That is exactly what I do not know because this will be a decision for the provincial and municipal governments to make. I am not in a position, and I apologize for that,

[Translation]

deux ans encore. Pouvez-vous me dire si vous allez fournir le financement prévu dans la dernière étude commandée par le gouvernement libéral précédent—l'étude Dillon sur le déplacement des voies ferrées à Winnipeg. La part fédérale s'élevait à 84.301 millions de dollars. Pouvez-vous me dire aujourd'hui, pour la gouverne de mes électeurs de Winnipeg, si on fera enfin disparaître ces voies ferrées du cœur de Winnipeg. Pouvez-vous me dire maintenant si vous tiendrez la promesse du premier ministre au député de Winnipeg-Fort Garry d'accorder ce financement de 84.301 millions de dollars? Sinon, allez-vous permettre à la ville de Winnipeg de construire le pont Sherbrooke-McGregor?

M. Pepin: Le président ne tolérera certainement pas un long discours à cet égard. J'ai eu le plaisir hier soir de rencontrer le maire de Winnipeg qui a fait une présentation fort amusante. J'ai fait un discours à Winnipeg hier soir et en le remerciant de ses remarques, j'ai déclaré ne pas être certain s'il voulait que je sois dépassé, outrepassé ou déplacé.

Mon ami sait bien qu'à l'heure actuelle, le ministère des Transports n'a qu'un seul moyen de contribuer à ce projet, et il s'agit du programme UTAP; nous avons mis à la disposition des provinces une somme de 7 millions de dollars, si elles décidaient d'adopter le système des ponts. Bien des gens de Winnipeg, à tous les niveaux de gouvernement, croient que ce n'est pas là le meilleur système, et il y a à Winnipeg un fort mouvement en faveur du déplacement des voies de triage du CP.

M. Benjamin: Régina a la priorité.

M. Pepin: Oui, et nous savons qu'il y a un grand nombre d'autres possibilités au pays.

En tout cas, pour résumer, nous avons fait des efforts pour voir comment nous pourrions faire plus que ce qui découle du programme UTAP. Ce matin, un document a été approuvé par le cabinet, après avoir été soumis au comité pendant quelques jours. Je crois qu'au cours des prochains jours, M. Axworthy sera en mesure d'annoncer ce que comprend ce document.

Une offre sera donc faite, et il appartiendra évidemment aux autorités manitobaines, tant provinciales que municipales, de décider si cette offre leur convient.

M. McKenzie: S'agit-il d'une offre de financement?

M. Pepin: Oui.

M. McKenzie: Ce financement sera-t-il suffisant pour entreprendre dès maintenant le déplacement des voies car, comme je l'ai dit plusieurs fois auparavant, ces deux ponts seront fermés dans deux ans? Y aura-t-il suffisamment d'argent pour entreprendre les travaux dès maintenant, de sorte que nous ne serons pas privés de ces deux ponts dans deux ans? Dans le cadre de cette entente, demandez-vous à la CCT d'émettre un permis pour la construction du pont, ou si cette question est laissée de côté.

M. Pepin: Voilà précisément ce que je ne sais pas, car cette décision appartiendra au gouvernement provincial et aux gouvernements municipaux. Je m'en excuse, mais je ne suis pas

[Texte]

of revealing today the whole of the offer that will be made. We will have to wait a few days to find out.

The Chairman: Mr. McKenzie, the Chair is having some difficulty with the line of questioning in accordance with our reference. I am wondering if it would not be more in order under the estimates rather than under Bill C-18.

Mr. McKenzie: No, because the City of Winnipeg passed a motion that the deadline for them waiting to get an answer is the end of May, and the end of May is Saturday. It is through actions of previous Liberal governments that this has been stalled so we cannot stall any longer and have more studies and what have you.

The Chairman: It is not a matter of . . .

Mr. McKenzie: We want to know if we are going to have to live with . . .

The Chairman: Order, Mr. McKenzie. It is not a matter of waiting, it is a matter of the reference this Committee has. The Chairman and members of the Committee must live within the reference we have before us today, which is Bills C-18 and C-21.

Mr. McKenzie: All right. I will just have one brief question to the Minister. When will this announcement be made by Mr. Axworthy?

Mr. Pepin: I thought I was as clear as I can be under the circumstances.

Mr. McKenzie: Do you say in a couple of days? Yes.

Mr. Pepin: Within.

Mr. McKenzie: Within a couple of days. That is fine, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. Looking at page 3 of the submission you made, Mr. Minister, in the bottom paragraph you mention that the bill does not establish general safety standards, it merely deals with hazardous goods and so on. I would not take exception to that except that I feel that because of hazardous goods additional safety standards may be necessary. Certainly safety standards have to be enforced, and I do not think this has been the case.

As a matter of fact, I think that on the railroads there are some very unsafe practices being condoned, and not only being condoned but being promoted by some of the management. I will give you an example.

• 1655

Back in 1978 in Thunder Bay, in October, a grain train was sitting unattended in the yard with the hand brakes not engaged—the air brakes were applied but the hand brakes were not engaged—while the crew took some time out to have coffee and so on. Now this has become an encouraged practice. The rules, of course, call for the hand brakes being engaged, but engaging the hand brakes takes a certain amount of time and given the fact that the railways are trying to operate as efficiently as possible, on a profit basis and so on, management is under this gun; they encourage this practice. What hap-

[Traduction]

aujourd'hui en mesure de révéler l'ensemble de l'offre qui sera faite. Il nous faudra attendre quelques jours.

Le président: Monsieur McKenzie, à titre de président, je m'inquiète de ce que vos questions ne correspondent pas à notre ordre de renvoi. Ces questions ne seraient-elles pas plus pertinentes au budget qu'au Bill C-18?

M. McKenzie: Non, parce que la ville de Winnipeg a adopté une motion établissant qu'on n'attendra une réponse que jusqu'à la fin du mois de mai, c'est-à-dire samedi. Cette affaire a été retardée par la faute des gouvernements libéraux précédents, et nous ne pouvons pas nous permettre d'autres études, nous ne pouvons pas attendre plus longtemps.

Le président: Ce n'est pas une question de . . .

M. McKenzie: Nous voulons savoir si nous devons accepter . . .

Le président: A l'ordre, monsieur McKenzie. Il ne s'agit pas d'attendre, il s'agit de respecter le mandat de notre comité. Le président et les membres du comité doivent accepter l'ordre de renvoi qui nous est présenté aujourd'hui, et qui nous amène à discuter des bills C-18 et C-21.

M. McKenzie: D'accord. Je vais poser une seule brève question au ministre. Quand M. Axworthy fera-t-il cette déclaration?

M. Pepin: Je croyais avoir été aussi précis que possible dans les circonstances.

M. McKenzie: Avez-vous dit dans quelques jours? C'est ça?

M. Pepin: D'ici quelques jours.

M. McKenzie: D'ici quelques jours. C'est bien, merci.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. M. McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, à la page trois de votre déclaration, dans le paragraphe du bas, vous dites que le bill n'établit aucune norme générale de sécurité, mais qu'il porte plutôt sur les matières dangereuses, etc. Je ne m'y opposerais pas, si ce n'était qu'à mon avis, l'existence même des matières dangereuses justifieraient peut-être l'adoption de normes de sécurité supplémentaires. Il est certain que ces normes de sécurité doivent être respectées, ce qui n'a pas été le cas, selon moi.

De fait, je crois qu'en matière de transport ferroviaire, certaines pratiques très dangereuses sont tolérées, et non seulement tolérées, mais même encouragées par certains gestionnaires. Voici un exemple.

En octobre 1978, à Thunder Bay, un convoi céréalier se trouvait sans surveillance dans la gare de triage alors que le frein à main n'était pas engagé. Le frein à air l'était, mais non pas le frein à main. L'équipe faisait la pause-café. La pratique est encouragée maintenant. Les règlements exigent que le frein à main soit engagé, mais cela prend du temps. Comme les chemins de fer doivent se montrer les plus efficaces possibles, doivent augmenter leurs profits, etc., la direction est soumise à certaines pressions. Ce qui s'est produit en cette journée d'octobre 1978, c'est qu'un autre convoi transportant de l'acide

[Text]

pened on this particular day in October of 1978 was that a train with sulphuric acid was moving in and around the yard in a proper fashion and this train without the hand brake engaged took off on its own. We had, I think, three cars of acid spilled over an area around Thunder Bay. That was one set of problems.

Another set of problems was that nobody seemed to know what was in the cars so the police came by. Had it been chlorine or something more lethal, more immediately lethal . . . I should not say more lethal because sulphuric acid can be extremely lethal under certain circumstances. But there did not seem to be anybody who really knew what procedures were to occur.

I have had many, many instances of these kinds of practices pointed out to me on the CNR, where, for instance, a propane car will be marshalled right next to an engine and the employees will be admonished if they take time out to remark on the train. As a matter of fact, this particular incident that I mentioned, with the car brakes not engaged, I understand there was another incident later on when the same thing happened but the results were not as serious. There seems to be a total lack of any sensitivity to the dangers that can occur. Admittedly, this was not a dangerous cargo but the cargo that was struck was a dangerous cargo.

What I am saying is that I am concerned about the fact that unsafe operations in general can create just as many problems, and perhaps more problems, than failing to take regard of some specific hazard. I am not satisfied that we are pursuing this kind of thing. There are just too many cases coming to my attention where these things are going on and being encouraged by management, at least at the CNR. I think probably in other railways too, but in this specific case it happens to be the CNR. I just wondered if you are taking this possibility into consideration when you are dealing with this bill.

Mr. Pepin: Mr. Ellison will comment more, but my understanding is that this is exactly the sort of question that Mr. Grange has been asked to report on, what needs to be added and what needs to be done. Mr. Ellison, do you have something further to add?

Mr. Ellison: No.

Mr. McRae: I would like to ask a couple of other questions perhaps more specific. It seems that the conductors of the train very often are assigned a train with certain dangerous products on the train and are not informed of what those products are, may not even be told their dangers, do not seem to have any instructions or any information on, for instance, if an accident did occur what to do with these cars. It seems to me there does not seem to be any kind of delineation at the present time. I hope the bill does change that, as between what is hazardous and what is not hazardous. I do not know the details of the McGregor accident, but I gather there was a lot of fumbling around at that particular point, without very much idea of what to do. I do not want to make that as an allegation, it was just hearsay. But certainly in the case in Thunder Bay there was an ignorance of what should be done. Sometimes there will be technical help available. But let us take an accident

[Translation]

sulfurique s'est déplacé dans la gare en suivant les règlements. Au même moment, le convoi qui n'avait pas été immobilisé avec le frein à main est parti tout seul. Trois wagons, je pense, ont déversé de l'acide dans la région entourant Thunder Bay. C'était le premier aspect du problème.

Un autre aspect était que personne ne savait pas ce qui se trouvait dans les wagons. La police a été appelée. S'il s'était agi de chlorure ou d'une substance plus dangereuse . . . je ne devrais pas parler de cette façon. L'acide sulfurique est déjà bien assez dangereux dans certaines circonstances. Il n'en demeure pas moins que personne ne savait ce qu'il fallait faire dans ce cas.

Beaucoup d'incidents semblables m'ont été signalés au CN. Par exemple, un wagon contenant du gaz propane a été garé à côté d'une locomotive. Les employés auraient été critiqués s'ils avaient déplacé le convoi. Il y a eu également d'autres cas, comme celui que j'ai mentionné, où le frein à main n'a pas été engagé. Les résultats n'ont pas été aussi désastreux cependant. On ne semble pas conscient des dangers. Dans le premier cas que j'ai mentionné, le convoi qui est parti tout seul n'était pas dangereux, mais celui qu'il a percuté l'était.

Ce que je veux dire, c'est que les pratiques non sécuritaires de façon générale peuvent causer autant de problèmes sinon plus que certains convois transportant des produits dangereux. Je ne suis pas sûr qu'on y attache suffisamment d'importance. Trop d'incidents ont été portés à mon attention où ce genre de chose a été encouragé par la direction, du moins par celle du CN. Les autres chemins de fer font peut-être de même, mais il s'agit ici du CN. Je me demande si vous tenez compte de cet état de chose dans le projet de loi.

M. Pepin: Je ne sais pas si M. Ellison aura quelque chose à ajouter, mais, si je comprends bien, c'est exactement le genre de problèmes sur lequel M. Grange doit faire rapport. Il doit indiquer les mesures à prendre. M. Ellison, vous avez des commentaires?

M. Ellison: Non.

M. McRae: J'ai encore quelques questions à poser. Il semble que les chefs de train très souvent ne soient pas informés des produits dangereux qu'ils transportent. Ils ne semblent pas être au courant, ils ne semblent pas avoir de directives au cas où, par exemple, un accident se produisait. Il ne semble pas y avoir de ligne de conduite précise actuellement. J'espère que le projet de loi fera la distinction entre les produits dangereux et les produits non dangereux. Je n'ai pas tous les détails au sujet de l'incident McGregor, mais si je comprends bien, il y a eu beaucoup de piétinement. Personne ne semblait savoir ce qu'il fallait faire. Je ne porte pas d'accusation. Il s'agit simplement de oui-dire. A Thunder Bay, en tous cas, personne ne savait ce qu'il fallait faire. On doit quelque fois faire appel à des techniciens. Mais prenons un accident survenant aux environs de Mine Center entre Thunder Bay et Atikokan, à 100 ou 120 milles dans la forêt. Quel genre de protection aurait alors

[Texte]

that occurs somewhere about Mine Centre between Thunder Bay and Atikokan, 100 or 120 miles in the bush. What kind of protection does that crew have? What kind of protection do small settlements have along the sidings when they do not have any technical help, when you have a very highly toxic chemical that may be very sophisticated in terms of its hazards.

• 1700

Mr. Ellison: Mr. Chairman, Mr. Minister, at present the Railway Act standards commodities regulations require that Canadian shippers of full tankcars of dangerous commodities supply to the carrier a copy of a form known as a Hazard Information and Emergency Response Form which outlines the general characteristics of the product and what to do in the event of a spill, leak, or fire and injuries. That form is required by the regulations to be in the hands of the conductor. The conductor is also given a train consist which identifies the location of the cars in the train and, presumably, in the event of an accident or derailment can immediately assist any emergency response force coming from the municipality in the provision of information. Once those cars have been identified there are additional fail-safe types of provisions, the adequacy of which is being examined, perhaps by Mr. Grange, that dangerous tankcars or box-cars are placarded. In the event that that documentation is not available this would provide an alternative means of providing some information, rudimentary, perhaps, but there are proposals that would improve the quality of the information on this secondary system.

There is a tertiary system, of course, which is available to most transport companies and particularly to the railways, and that is if you can identify the serial number of the car, then by contacting the central traffic control services of both the major railway companies, the computer can be interrogated to determine what traffic information the computer retains in its memory respecting the commodities being in that car.

The Chairman: Final question, Mr. McRae.

Mr. McRae: What about a situation in which the conductor is not even given the information? How are we making sure that this is being followed up? I am quite certain from the information I have had that there is a whole series of situations in which this just breaks down—and I am not so sure that it breaks down unintentionally.

Mr. Charron: Mr. Chairman, this particular question and the more general issue of whether or not the systems in place now are working, or to what extent they are working, are specifically the terms of reference and the mandate of the Commission of Inquiry into the Mississauga accident. The Commission, as you know, has been asked to enquire not only into the Mississauga accident but into rail safety generally, the adequacy of the rules, the sufficiency of staff, etc. So in that connection I think it might be presumptuous on our part to guess at it at this stage.

Mr. Pepin: Just a footnote again to underline that the regulations attached to this bill will be of an evolutionary nature. The sort of contribution that Mr. Grange will make will be transcribed, will be incorporated in the evolutionary process of improving the regulations. This is why about half an

[Traduction]

l'équipage? Et les petits établissements le long des voies d'évitement lorsqu'il n'y a pas de technicien, lorsqu'il s'agit d'un produit chimique très toxique dont les dangers peuvent être très complexes?

M. Ellison: Monsieur le président, à l'heure actuelle, les règlements de la Loi des chemins de fer portant sur les marchandises exigent que les expéditeurs canadiens envoyant des produits dangereux par wagons-citernes fournissent aux transporteurs une copie du formulaire intitulé «dangers et mesures d'urgence» qui énonce les principales caractéristiques du produit et indique ce qu'il faut faire en cas de déversement, fuite, incendie et blessures. Le règlement exige que ce formulaire soit entre les mains du chef de train. Ce dernier reçoit également un schéma de chargement du train indiquant où se trouvent les wagons et pouvant, en cas d'accident ou de déraillement, aider immédiatement tous les secours d'urgence venant de la municipalité. Une fois ces wagons identifiés, il existe des dispositions genre anti-défaillance qu'examine peut-être monsieur Grange et qui exigent que les wagons-citernes ou les wagons-couverts dangereux portent l'indication correspondante. Si ces renseignements ne sont pas disponibles, cette pancarte serait un autre moyen d'obtenir quelques informations rudimentaires qui pourraient tout de même, grâce à certaines propositions, être quelque peu améliorées.

Il existe évidemment un système tertiaire dont disposent presque toutes les compagnies de transport et particulièrement les chemins de fer si l'on peut trouver le numéro d'ordre du wagon puisque cela permet de contacter les services centraux de contrôle du trafic des deux grandes compagnies ferroviaires et d'interroger l'ordinateur pour savoir ce qu'il contient en mémoire sur les marchandises transportées dans ce wagon.

Le président: Dernière question, monsieur McRae.

M. McRae: Et si le chef de train ne reçoit même pas ces renseignements? Comment nous assurons-nous qu'on fera quelque chose? Je suis bien convaincu que, d'après les renseignements que j'ai reçus, il existe toute une série de situations où tout cela ne marche pas et je ne suis pas sûr que ce ne soit pas intentionnel.

M. Charron: Monsieur le président, cette question et le problème un peu plus général de savoir si les systèmes en place fonctionnent ou non, ou dans quelle mesure ils fonctionnent, sont justement étudiés par la Commission d'enquête sur l'accident de Mississauga. Vous savez que cette Commission doit non seulement faire enquête sur l'accident de Mississauga, mais sur toute la sécurité ferroviaire, l'utilité des règles, la suffisance de personnel, etc. Je crois qu'il serait un peu présomptueux pour nous de répondre tout de suite.

M. Pepin: Je soulignerais simplement que les règlements allant avec ce projet de loi seront évolutifs. Le genre de contribution qu'apportera monsieur Grange fera parti de ce processus évolutif qui devrait améliorer les règlements. C'est pourquoi il y a environ une demi-heure je disais que le

[Text]

hour ago I implied that the testimony of Mr. Grange was not essential to the passing of this bill because it is going to affect mostly the regulations, and we know ahead of time that the regulations will keep changing the very moment they are approved, in the first place. So that is why we do not believe it is essential to have Mr. Grange report to proceed with the basic bill.

• 1705

The way I look at it, this bill is a sort of umbrella. It puts together a framework; it puts together a process. It adds a number of precisions to existing legislation, on offences, on penalties and so on. But the really dynamic part of this bill is the regulations and that will be a constant development.

Mr. Benjamin: That was a good point of information, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, for the benefit of Mr. McRae, my colleague, Mr. Parker, is a railway conductor, and he can correct me if I am wrong, but it is standard practice that the conductor has not only a computer consist list of the train, he has the waybill for every car, and waybills for cars that have dangerous or hazardous products are red tagged. And he has that with him, and if he does not have that with him, he will not give that engineer a highball to pull out of the yard with that train until he gets it. And secondly, in every caboose there is a book that provides that conductor and the rest of the crew with any information that is needed on hazardous products or other practices to carry out in their operations.

Mr. McRae: It may be standard practice but in some yards it may not be carried out.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would like to apologize for not being here for the first meeting and I take this opportunity to congratulate you on your election as Chairman. I was, that day, at the Canadian National opening of a multimodal container assembly yard in my constituency. It is a \$20 million investment by CN, so I felt I was on transportation duty that day in any event.

There are two or three things that I want more than anything to have some clarification on. Mr. Ellison was most kind in the last session; he spent a great deal of time with us in discussing this particular bill and the problems. The first thing I would like to make very clear is that this bill and Bill C-21 are not a panacea for the prevention of a Mississauga-type accident in the future. I would not want the public out there to be under the misconception that we are putting together a bill that is going to prevent that type of accident. I know my friend from Mississauga North would want that made very clear to his constituents as well.

One of the things that came out in the discussion that went on before was that the Red Book and the classification of various dangerous goods that were being transported along the lines and the breaking of, say, an explosive form of toxic, as it happened in Mississauga and I think on looking at the Red

[Translation]

témoignage de monsieur Grange n'était pas essentiel pour adopter ce projet de loi car il interviendra surtout pour les règlements, et nous savons déjà que ces règlements changeront continuellement dès qu'ils seront approuvés. C'est la raison pour laquelle nous ne croyons pas essentiel d'avoir le rapport de M. Grange pour aller de l'avant avec le projet de loi.

Je vois ce projet de loi comme une sorte de parapluie. Il établit la structure, il établit le processus. Il vient apporter certaines précisions à la législation actuelle, aux infractions, aux peines prévues, etc. La partie vraiment opérante du projet de loi sera les règlements, qui seront en constante évolution.

M. Benjamin: C'était une information supplémentaire qui en valait la peine, monsieur le président.

Monsieur le président, je signale à M. McRae que mon collègue, M. Parker, est chef de train. Il peut me reprendre si je me trompe. Je croyais qu'il était normal que le chef de train ait non seulement la composition du train selon la liste de l'ordinateur, mais également la feuille de route pour chaque wagon. Or, les feuilles de route des wagons transportant des matières dangereuses sont identifiées clairement. Le chef de train a ces feuilles de route avec lui. Sinon, il ne donne pas au mécanicien le signal de sortir le train de la gare de triage. Deuxièmement, dans chaque wagon de queue, il y a un livre qui donne au chef de train et à tous les autres membres de l'équipe les renseignements nécessaires sur les matières dangereuses et qui indique les mesures à prendre.

M. McRae: Même si c'est la pratique normale, il se peut que cette pratique ne soit pas suivie dans certaines gares.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. M. McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. D'abord, je m'excuse de n'avoir pu être là pour la première réunion. En passant, je félicite le président de son élection. J'étais à l'inauguration de la gare de triage pour conteneurs à plusieurs modes de transport du Canadien national, laquelle se trouve dans ma circonscription. Il s'agissait d'un investissement de 20 millions de dollars pour le CN. Je devais être au poste puisqu'il s'agissait des transports.

Il y a deux ou trois points sur lesquels je tiens absolument à avoir quelques précisions. M. Ellison, à la dernière occasion, a passé beaucoup de temps à discuter avec nous de ce projet de loi et des problèmes qu'il entend résoudre. Je voudrais dire au départ que ce projet de loi, ainsi que le bill C-21, ne se veulent pas une panacée aux maux et aux accidents comme celui qui s'est produit à Mississauga. Je ne voudrais pas que le public se fasse à tort l'idée que nous sommes ici en présence d'un projet de loi qui pourra éviter ce genre d'accident. Je sais que mon collègue de Mississauga-Nord tient également à ce que ce soit bien clair pour ses commettants.

L'une des choses dont on s'est aperçu lors des discussions qui ont précédé a été que le Livre rouge, classant les divers produits dangereux qui sont transportés sur les voies ferrées ainsi que les explosifs qui étaient en cause dans l'accident de Mississauga, que ce Livre rouge de la CCT ne faisait pas la

[Texte]

Book that the CTC have, in fact the toxic and the explosives were together and there was no definition in keeping them apart in that particular accident. I know you are going to say that all this is going to come out in the Mississauga investigation but my question is: Has anything been done in the interim to try to prevent a toxic, such as the chlorine, being snuggled up next to the propane, as in Mississauga? Has anything been done on that?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: Mr. Ellison will take care of the second one but on the first one, you have to be quite balanced on this bill and the right balance is not easy to get. You may, like me, have gone a bit too far not in downgrading but in reducing expectations from that bill when you said, and I think I am quoting you: "This will not prevent Mississaugas, this will not prevent McGregors to happen again." It might prevent a few Mississaugas; it might prevent a few McGregors.

Personally, I see this bill as developing, and I am going to repeat myself, as developing a process that might, by itself, in this new core of legislation be extremely beneficial. So I go along with you with great vigour in telling the public that accidents will still happen. We refer to them as acts of God—because we are looking for somebody to blame, presumably. They will still happen. But in your effort to be realistic, avoid what I try to avoid, which is to downgrade expectations so much that people may cease to believe this bill does a number of important things for you and me and others. The name of the game is to keep the right balance of undue expectations and sense of progress.

• 1710

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, shortly after the Mississauga accident the CTC did issue a special order requiring that chlorine cars be kept at least five cars distant from cars carrying propane and similar products.

Mr. McDermid: Good. Thank you, Mr. Chairman.

The next thing I would like to discuss just for a moment is maybe a misconception about inspection numbers. My honourable friend has left, but he was trying to make the point that possibly the last administration had reduced the number of inspectors through a restraint program. I would like to draw to the Committee's attention, and I would like the Minister to confirm this, that the previous administration, the one before the Progressive Conservative administration, had in fact had a review jointly with the CTC people, the Bureau of Management, and Treasury Board, to determine if person-year reductions were possible within CTC. And CTC came back and said yes, we can reduce 100 person-years. It was CTC which came back to the Board and made that recommendation, and in fact it was not the previous administration which had done that. I think that is the first point.

The second point I would like to make on that particular thing is that while we are talking about reducing 100 man-

[Traduction]

différence entre les produits toxiques et les explosifs. Lors de l'accident de Mississauga, il était difficile de les départager. Je sais que vous répondrez que tout cela ressortira de l'enquête sur cet accident, mais je vous pose la question quand même: des mesures ont-elles été prises dans l'intervalle pour éviter que des produits toxiques comme le chlore soient placés à côté du gaz propane? C'est ce qui s'est passé à Mississauga.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: M. Ellison se chargera de répondre à la deuxième question. Pour ce qui est de la première, il faut trouver le juste milieu avec le projet de loi et ce n'est pas facile à réaliser. Il se peut que, comme moi, vous minimisiez trop l'importance du projet de loi, les résultats qu'on en attend, lorsque vous dites, et je pense que je vous cite correctement: «Ce projet de loi ne va pas empêcher des accidents comme celui de Mississauga, des incidents comme l'incident McGregor». Le projet de loi pourrait bien avoir ce résultat.

Je vois moi-même ce projet de loi, et ici je me répète, comme établissant un processus qui pourra, au centre de la nouvelle législation, avoir des effets extrêmement bénéfiques. Je me joins donc à vous pour avertir vivement le public qu'il y aura toujours des accidents. On les appelle cas de force majeure ou actes de Dieu, car il faut apparemment blâmer quelqu'un. Les accidents se produiront toujours. Afin d'être plus réalistes, toutefois, évitez, comme moi, de minimiser les espoirs au point où les gens ne croiront plus que ce projet de loi répond à un nombre de besoins importants pour vous, pour moi et pour d'autres. La règle est de maintenir un équilibre entre les attentes exagérées et une apparence de progrès.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, juste après l'accident de Mississauga, la CCT a effectivement publié une directive spéciale exigeant un écart d'au moins cinq wagons entre les wagons de chlore et les wagons de gaz propane ou d'autres produits semblables.

M. McDermid: Très bien. Merci, monsieur le président.

Je voudrais maintenant parler brièvement d'une idée fausse qu'on se fait sur le nombre d'inspections. Mon honorable collègue est déjà parti, et il tentait de faire valoir que la dernière administration avait réduit le nombre d'inspecteurs suite à des restrictions budgétaires. Je ferai remarquer au Comité, et le Ministre pourra le confirmer, que l'administration précédant le gouvernement progressiste-conservateur avait fait une révision conjointe avec la CCT, le Conseil de gestion et le Conseil du Trésor pour déterminer si on pouvait réduire l'effectif de la CCT. La Commission se déclarait prête à réduire son effectif de 100 années-hommes. C'est donc la CCT qui a fait cette recommandation au Conseil du Trésor, et non pas l'administration précédente.

Deuxièmement, toujours à ce sujet, cette réduction de 100 années-hommes, etc., n'a rien à voir avec les inspecteurs

[Text]

years, etc., it really has nothing to do with the inspectors per se. In fact, in the previous administration, we were advertising for more inspectors. There was some question whether we pay them enough to attract a qualified inspector—and that is fair enough; that is something which possibly, Mr. Minister, you could look into. But I want to make it very clear that the previous administration was not cutting back on safety inspections. For the government members on this Committee to suggest that would be quite erroneous, and I think the record should show that.

Do you have a comment on that, Mr. Minister.

Mr. Pepin: I do not doubt my old friend is telling the whole truth when he says that. But we have had so many cuts or attempts at cutting that when the head of a department is asked how many people can you dispense with, he knows he has to dispense with some. So I would not either blame or compliment Mr. Benson for making a contribution of 100. He may very well have felt he had no choice between doing it and not doing it. When I met him the first time, he just brought it to my attention that he had a problem. Whatever the sources of the problem are is not of great interest to me. So I am quite willing to accept what you say as valid, though the problem remains with us that if he is asked to do more and more, he needs more and more people.

We had an example of that this afternoon in the House. The CTC has to make judgement on a great number of air routes at this time, for example. They have McGregor still going. They have a number of inquiries. They have railway subsidies to administer; and so on. It is coming from all sides. So I have a bit of sympathy for what they have to do: especially because everybody—and it is quite normal—would like to have a decision yesterday. We had an illustration of that this afternoon with the Winnipeg-Brandon-Toronto route.

Mr. McDermid: Someday you and I are going to have a chat on the CTC, because I have some very specific concerns.

• 1715

The one final thing, and I guess Mr. Ellison would be the best one to answer this, is a concern that was expressed last year, and I am just wondering about the provinces' reactions. Would you state that the 10 provinces are willing to co-operate completely with the federal government on this particular thing—because one of the things I find most encouraging about this bill is that we can elicit the help of provincial inspectors and municipal inspectors. I have more people in my constituency complain to me that they have more federal and provincial and municipal inspectors than customers in their buildings and if this, in any way, shape or form, cuts down on that type of bureaucratic involvement into the private sector, where one person could go in and check all the regulations, no matter what area they come under, it would be a Godsend. Are you in fact optimistic about the co-operation from the provinces?

The Chairman: Mr. Ellison.

[Translation]

mêmes. En fait, dans l'administration précédente, on recrutait d'autres inspecteurs. On s'est demandé si la rémunération à ce sujet suffisait à attirer des inspecteurs qualifiés, ce qui était juste; le Ministre pourrait peut-être se pencher sur cette question. Je veux affirmer clairement que l'administration précédente n'a jamais diminué les inspections de sécurité. Les membres du gouvernement de ce Comité font erreur de le prétendre, et on devrait le noter au procès-verbal.

Avez-vous des commentaires à cet égard, monsieur le ministre?

M. Pepin: Ce que dit mon vieil ami est sans doute vrai. Toutefois, on a eu tant de restrictions budgétaires ou d'effort en ce sens, que le chef d'un service, si on lui demande de combien de personnes il peut se départir, sait très bien qu'il devra en éliminer un certain nombre. Je ne peux donc condamner ni féliciter M. Benson qui a voulu réduire son effectif de 100 années-personnes. Il n'avait sans doute pas le choix. A notre première rencontre, il m'a fait savoir qu'il était en difficultés. La source de ces problèmes ne m'intéresse pas. J'accepte donc volontiers ce que vous dites, mais le problème est toujours là, si on lui demande d'en faire plus, il faudra lui donner plus de personnel.

Nous en avons justement un exemple cet après-midi à la Chambre. La CCT doit prendre des décisions sur un grand nombre de routes aériennes en ce moment, par exemple. Elle est toujours saisie de l'incident McGregor. Elle a un certain nombre d'enquête à terminer. Elle doit administrer les subventions de chemins de fer, etc. Elle est assaillie de tous côtés. Je plains un peu la commission de sa charge de travail: surtout que tout le monde réclame une décision rapide, ce qui est parfaitement normal. Le débat sur la route Winnipeg-Brandon-Toronto cet après-midi l'illustre bien.

M. McDermid: Un jour, nous discuterons tous les deux de la CCT, car j'ai plusieurs préoccupations à cet égard.

Ma dernière question s'adressera à M. Ellison: il s'agit d'une préoccupation exprimée l'an dernier au sujet de la réaction des provinces. Diriez-vous que les 10 provinces sont disposées à accorder leur pleine collaboration au gouvernement fédéral dans le cas qui nous occupe? En effet, je trouve fort encourageant que les dispositions de ce bill prévoient de mettre à contribution les inspecteurs provinciaux et municipaux. J'entends souvent dire dans ma circonscription que les inspections se multiplient à tous les niveaux et que parfois le nombre d'inspecteurs municipaux dépasse celui des clients sur les lieux. Si les dispositions du bill réussissaient à réduire les interventions des bureaucrates dans le secteur privé, si un seul inspecteur pouvait vérifier l'application de tous les règlements, quel que soit le niveau de compétence, fédéral, provincial ou municipal, je dirais: «A la bonne heure». Êtes-vous confiant en ce qui a trait à la collaboration que vous recevrez des provinces?

Le président: Monsieur Ellison.

[Texte]

Mr. Ellison: Thank you, Mr. McDermid and Mr. Minister.

Yes, I am optimistic, although at this stage of the discussions with the provinces I cannot be precise. Certainly that is the wish of the industry with whom we have been dealing in terms of minimizing the number of inspectors that are making repetitive investigations into our property and disrupting our primary purpose, which is to produce goods. And I can say categorically that a number of nontransport administrations within some of the provinces have expressed a desire to be able to seek compliance in areas where they are previously excluded because of the jurisdiction given them by their own legislation and that they do appear to be eager to accept the responsibility of administering this bill in those areas.

Mr. McDermid: That is good news.

The Chairman: Mr. Pepin.

Mr. Pepin: Just a footnote again, Mr. McDermid has made a very important statement.

Mr. McDermid: All my statements are very important, Mr. Minister.

Mr. Pepin: This is what I was going to say twice. We must look at this bill not only in terms of the number of bodies, the number of people who are going to be involved in its administration; we have to look at it in terms of harmonization, standardization, and co-operation between different levels of government, and . . .

Mr. McDermid: No question about that.

Mr. Pepin: . . . I think we have the very basic element of that bill.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid, and thank you for your personal congratulations.

Before I recognize Mr. Flis, in view of the hour and in view of the fact most members have other plans, I would like to advise, after consulting with representatives of the parties, it has been decided the next meeting of this Committee will be held Tuesday, June 3 to 10 a.m. in Room 253-D. And I would propose to maintain my list and call on those who have not spoken first, if the Committee agrees. We will hear Mr. Flis and then adjourn the meeting to Tuesday. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. First of all I would like to take this opportunity to congratulate the previous Minister of Transport for being interested in this topic, and his presence here again shows that; and to congratulate the present Minister and the department for bringing this bill in so quickly.

A few things bother me about the bill. On page 2 you say:

The Bill is directed to safety standards, marks and procedures applicable to dangerous goods. If these are applied,

[Traduction]

M. Ellison: Merci, monsieur McDermid; merci, monsieur le ministre.

Bien que je ne puisse pas vous donner de précisions, nous avons bon espoir de pouvoir compter sur la collaboration des provinces. Les représentants de l'industrie avec qui nous avons eu des pourparlers pour réduire le nombre des inspections répétitives et parfois gênantes pour notre objectif premier, la production de biens, ont exprimé le même souhait. Je puis affirmer catégoriquement que dans certaines provinces, des administrations étrangères au transport ont exprimé le souhait de pouvoir exiger l'application des règlements dans des secteurs où elles n'avaient pas compétence auparavant, étant donné les lois en vigueur; désormais, elles semblent souhaiter assumer la responsabilité de l'application des dispositions du bill dans ces secteurs.

M. McDermid: Bonne nouvelle.

Le président: Monsieur Pépin.

M. Pepin: Monsieur McDermid vient de faire une déclaration importante mais j'aurais quelque chose à ajouter.

M. McDermid: Monsieur le ministre, toutes mes déclarations sont importantes!

M. Pepin: C'est ce que j'allais ajouter. Il ne faut pas envisager ce bill du point de vue du nombre des organismes et de la quantité de gens qui vont veiller à l'application de ses dispositions. Il faut songer à l'harmonisation, à la normalisation et à la collaboration entre les divers niveaux de gouvernement, et . . .

M. McDermid: Cela est certain.

M. Pepin: . . . je pense que c'est une des réalisations essentielles de ce projet de loi.

Le président: Merci, monsieur McDermid, pour ces félicitations.

Avant de donner la parole à M. Flis, étant donné l'heure tardive et les engagements que la plupart des membres du Comité ont déjà, je voudrais signaler que, d'accord avec les représentants des partis, nous sommes convenus que la prochaine réunion du Comité aura lieu le mardi 3 juin à 10 h 00 dans la salle 253-D. J'ai l'intention de garder la liste déjà établie et de donner la parole à ceux qui n'ont pas encore eu l'occasion de le faire, si c'est là le vœu des membres du Comité. M. Flis aura la parole dès maintenant et ensuite nous lèverons la séance jusqu'à mardi. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je saisis l'occasion qui m'est offerte pour féliciter l'ex-ministre des Transports qui s'intéresse vivement à ce sujet, comme sa présence ici en témoigne. Je tiens également à féliciter l'actuel ministre et les fonctionnaires du Ministère qui ont fait diligence dans le cas du projet de loi.

Un ou deux détails me tracassent à propos de ce bill. A la page 2 de votre déclaration, vous dites:

Le contenu du bill porte principalement sur les normes, indications et règles de sécurité applicables aux marchan-

[Text]

the goods should flow through the transportation system without undue risk.

Fine and dandy. Then on page 3 you say:

It is important to note that the Bill does not establish safety standards and procedures respecting the safe operation of any mode of transport or any industrial activity—it addresses only the special question of dangerous goods. The conditions for the safe operation of vehicles, vessels and aircraft are, and will continue to be, established under the appropriate existing transport statutes:

And they are mentioned there. Now, my concern is what and who regulates the construction of these vessels, because, at the top of page 3 it very clearly states: "The regulations respecting safety marks will ensure that all those concerned with the handling, offering or transporting of the goods are fully aware of the nature of the goods". I am saying you can have all the markings you want on these vessels; that does not prevent another accident such as we had at Mississauga, with the increase in highway traffic, with the number of transports now travelling on these highways. With two big tankers colliding, those vessels just will not withstand that impact. I think that is where we have to address ourselves; to build vessels—and certainly we have the technology—so that even though there is an accident there will be no danger to the lives in that community.

• 1720

I think the thing that bothers me in this whole presentation is this. You say the bill is preventive rather than remedial. It seems to me we should be going the route of remediation, not prevention, and I would like to hear your comments on that.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, perhaps I could give an illustration. A vehicle which is constructed to carry, say, sulphuric acid by highway comprises two parts, the chassis and wheels, locomotion engine and cab, which must conform like any other vehicle travelling on a highway, first, to the Motor Vehicle Safety Act, which determines the construction of the vehicle as a vehicle, the number of wheels, the braking system, the steering system. The second component of it deals with the tank in which the sulphuric acid is placed and how it is mounted on the vehicle.

The former area would be done by the federal Motor Vehicle Safety Act in concert with provincial legislation which is concerned with how that vehicle is operated on the highway, the qualifications of the driver to drive it and the maintenance of a vehicle in a good and safe state of operation. The proposed Transport of Dangerous Goods Act will deal specifically with the design, construction, inspection and maintenance of the tank in which the liquid is placed, the loading and unloading mechanisms, the safety valves, if they are appropriate to the tank shell, and to any special supplementary equipment that might be carried on the vehicle or in the cab of the vehicle as a result of the product being carried, for example, certain types

[Translation]

disés dangereuses, qui doivent permettre à ces dernières de circuler dans l'ensemble du réseau de transport sans présenter de risques inutiles.

C'est très louable. A la page 3, vous dites:

Il est important de souligner que le projet de loi concerne uniquement la question des marchandises dangereuses, et n'établit aucune norme ou règle de sécurité concernant l'exploitation sécuritaire d'un mode de transport ou d'une activité industrielle quelconque. C'est que les lois existantes traitent de ces questions.

Et vous citez les diverses lois. Je m'inquiète du mode de réglementation de la construction de ces véhicules, car au haut de la page 3 vous dites très clairement: «Les indications de sécurité permettront à toutes les personnes touchées par la manutention, l'offre ou le transport des marchandises dangereuses de bien connaître la nature de ces marchandises». A mon avis, on peut mettre toutes les indications possibles et imaginaires sur les véhicules mais cela ne permettra pas pour autant d'éviter que se reproduise une catastrophe comme celle de Mississauga, car la circulation et le transport augmentent constamment. Si deux gros wagons-citernes entrent en collision, les citernes ne vont pas résister. Je pense que c'est là qu'il faut concentrer nos efforts: avec l'aide de la technologie, il faut que les wagons soient désormais construits de telle sorte qu'en cas d'accident, il n'y ait pas de danger pour les habitants des régions touchées.

Voici ce qui me préoccupe dans votre déclaration. Vous dites que le projet de loi vise à prévenir plutôt que de guérir. Je pense qu'il faudrait plutôt guérir. Qu'en dites-vous?

Le président: M. Ellison.

M. Ellison: Monsieur le président, je vais vous donner un exemple. Un véhicule conçu pour le transport routier de l'acide sulfurique comporte deux parties: le châssis et les roues, le moteur et la cabine, qui doivent être conformes, comme tous les autres véhicules empruntant la route, tout d'abord aux dispositions de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, qui régit la construction de tout véhicule, en précisant le nombre de roues, le mécanisme de freinage et le mécanisme de direction. Le réservoir qui contient l'acide sulfurique doit être conforme à certains règlements quant à son emplacement et à son assemblage.

Dans le premier cas, il s'agit d'une loi fédérale, la Loi sur la sécurité des véhicules-automobiles, mais il y a également une loi provinciale qui régit la façon de faire fonctionner ce véhicule sur la route, les exigences imposées au chauffeur et les exigences d'entretien du véhicule. Le projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses régira précisément la conception, la construction, l'inspection et l'entretien du réservoir contenant le liquide, les mécanismes de chargement et de déchargement, la suffisance des soupapes de sécurité par rapport au réservoir, de même que l'éventuel équipement supplémentaire du véhicule ou de la cabine, pour le transport d'une marchandise donnée; par exemple, l'équipement de sécurité

[Texte]

of safety gear that the driver should have with him in order to be able to handle a leak, or breathing apparatus that might be necessary if it is giving off toxic fumes. This is why we distinguish between the safety within the system as such which applies to any vehicle or vessel moving through it, and the specific things related to the containment of the products.

Mr. Chairman, in my eagerness, I have lost the question.

Mr. Flis: I think all these acts and regulations are fine but they all seem to stress the preventive side of things instead of the remediation side.

Mr. Ellison: Yes. Mr. Chairman, Mr. Minister, when we indicated in this document that this was a preventive bill rather than remedial, we were trying to indicate that it is the purpose of the bill primarily to establish good containment systems and the special handling and operating procedures that would go along with that in order to prevent an accident from occurring.

Although there are some remedial powers in the bill, for example, in the event of an accident, they are not remedial in the sense that environmental legislation is. It tries to remedy the situation after the act, after the fact of a discharge. This one is designed to establish safety procedures for the handling of dangerous goods so that the accident will not occur in the first place.

Safety standards respecting the construction of something: I must indicate to you that recent accidents have indicated the safety standards currently and historically in force within North America and perhaps in other parts of the world have left these containment standards in doubt, because the size and speed of operation of some of these vehicles are apparently exceeding the physical integrity of the means of containment to withstand the forces of an accident. Consequently, one now has to examine whether or not one can increase the integrity of these containers by boosting the ruggedness of the containers themselves without such an economic or physical penalty that the products cannot be moved; or whether or not safety procedures have to be introduced which might, for example, limit the use of these vehicles to certain types of areas or certain times of the day to avoid their being subjected to these types of accidents.

• 1725

So there are two ways of tackling this problem. One is to increase the integrity of the vessel itself, or the vehicle itself, and the second one is to control its use better to reduce its exposure to risks of physical damage.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: I just leave very unsatisfied, because I think we are attacking it from the wrong end. Instead of attacking it from the remediation end, we are attacking it from the preventive end. We are looking at what will happen. I know we are trying to build in safeguards so an accident will not happen, but it is sort of it will not happen, and what to do after it does happen. I am still stressing that any of these bills should be attacking this from the remediation end. We have the technology now.

[Traduction]

que le chauffeur devra avoir sous la main pour arrêter une fuite éventuelle et le masque respiratoire qui pourrait s'avérer nécessaire si des gaz toxiques s'échappaient. Voilà pourquoi nous établissons une distinction entre la sécurité du véhicule ou du réservoir et ce qui se rattache strictement à la marchandise transportée.

Monsieur le président, dans ma hâte, j'ai oublié la question.

M. Flis: Toutes ces lois et ces règlements, c'est bien beau, mais on semble mettre l'accent surtout sur la prévention plutôt que sur la guérison.

M. Ellison: Eh bien, quand nous disons que le projet de loi est préventif, nous voulons bien établir que son objectif est avant tout de mettre en place des mécanismes de sécurité pour les marchandises, assortis d'une procédure de manutention, qui permettront de réduire les risques d'accidents.

Bien que le projet de loi contienne des pouvoirs pour remédier à une catastrophe en cas d'accident, il ne s'agit pas de mesures palliatives comme dans le cas d'une loi sur l'environnement. Si une catastrophe se produisait, le bill prévoit certaines mesures. Néanmoins, les dispositions du bill visent avant tout à instaurer des procédures de sécurité pour la manutention des marchandises dangereuses pour éviter à tout prix un accident.

Les normes de sécurité visent la construction du matériel. Pourtant, les récents accidents survenus en Amérique du Nord et dans d'autres parties du monde, semblent mettre en doute la validité des normes de sécurité appliquées présentement et par le passé car il semble qu'en cas d'accident la taille et la vitesse de certains de ces véhicules soient supérieures à la capacité de résistance au choc des dispositifs de protection. Alors, il faut examiner la possibilité d'augmenter la résistance de ces réservoirs, leur solidité, sans toutefois imposer des contraintes économiques ou mécaniques telles que les produits ne pourront plus être transportés; ou bien étudier des mesures de sécurité limitant, par exemple, leur utilisation à certaines régions ou à certaines heures de jour afin d'éviter ce genre d'accident.

Il y a donc deux façons d'aborder ce problème. La première est de renforcer la structure du réservoir ou du véhicule et la deuxième est d'en arriver à un meilleur contrôle de leur utilisation visant à réduire les risques de dégâts matériels.

Le président: M. Flis.

M. Flis: Je m'en vais très mécontent car, à mon avis, ce n'est pas la bonne approche. Au lieu de remédier au problème, on veut le prévenir en étudiant ce qui va se passer. Nous essayons d'établir des normes de sécurité dans un but de prévention comme si cela ne se produirait pas, mais que ferons-nous le cas échéant? Je maintiens que tous ces projets de loi devraient viser à trouver une solution quand le problème se pose. Nous possédons la technologie nécessaire. Nous sommes en mesure

[Text]

We can build containers such that even if they do have an accident, there is no danger to the lives of people in that respect.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I really do not think you should look at it in as clear a way as you do. To express views, you have to make generalizations, but the two sentences you have identified—for example the first one, that this bill is essentially on transportation of dangerous goods—Mr. Ellison is trying to emphasize the fact that this is not a transportation bill as such. It is transportation of dangerous goods. He just wants to put the accent on dangerous goods. Consequently, it will not try to repeat the whole paraphernalia of regulations that you find in other bills, like the Railway Act. You see, he is trying to put emphasis on something. And when he says this bill is more preventive than remedial, he is not—I am sorry if I put words in his mouth—he is not trying to say it is not remedial; because it is both. He is just trying to emphasize that it has preventive connotations to it, which is something he wants to emphasize.

Mr. Flis: I suggest you rewrite your presentation.

Mr. McDermid: If you want a job, you can start writing for the Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Flis.

The Chair would like to thank the Minister and his officials for appearing before the Committee, and as well the members of the Committee for their co-operation. The Committee will meet again Tuesday, June 3, 1980 at 10.00 a.m., when we shall consider Bills C-18 and C-21.

Mr. Pepin: Mr. Chairman, before you come to an end, would you consider incorporating in the record the paper we have presented . . .

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Pepin: . . . because we have referred to it a number of times, and readers might be frustrated.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[Translation]

de construire des «conteneurs» de telle manière que, même en cas d'accident, la vie des gens ne serait pas menacée.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Les choses ne sont pas aussi simples que vous le dites. Lorsqu'on veut exprimer des opinions, on généralise. Par exemple, dans les deux premières phrases auxquelles vous avez fait allusion, la première dit que ce projet de loi porte essentiellement sur le transport des produits dangereux. M. Ellison essaye d'insister sur le fait que ce projet de loi ne porte pas sur le transport comme tel, mais sur le transport des matières dangereuses. Il veut simplement insister sur les matières dangereuses. Donc, on ne répètera pas tout le bataclan de règlements que vous pouvez trouver dans d'autres projets de loi comme la Loi sur les chemins de fer. Voyez-vous, il insiste sur un aspect particulier: le bill insiste davantage sur la prévention que sur la guérison du mal . . . je m'excuse si je lui prête des propos . . . sans dire qu'il ne guérit pas, puisqu'il fait les deux. Il essaye simplement de mettre l'accent sur les aspects préventifs et rien d'autre.

M. Flis: Je vous suggère de refaire votre présentation.

M. McDermid: Voilà un emploi pour vous.

Le président: Merci, M. Flis.

Je tiens à remercier le ministre et ses fonctionnaires d'avoir comparu devant le Comité, ainsi que les membres du Comité pour leur collaboration. Nous nous réunirons à nouveau le mardi 3 juin 1980 à 10 h 00, pour étudier les bills C-18 et C-21.

M. Pepin: Avant de lever la séance, monsieur le président, est-il possible de verser au compte rendu le document que nous avons présenté . . .

Des voix: D'accord.

M. Pepin: . . . puisque nous y avons souvent fait allusion, et les lecteurs pourraient être «frustrés».

Le président: La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-1"

SUBMISSION TO THE STANDING COMMITTEE
ON TRANSPORT OF THE HOUSE OF COMMONS

RESPECTING

BILL C-18: THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS
GOODS ACT

PRESENTED BY:

THE HONOURABLE JEAN-LUC PEPIN
MINISTER OF TRANSPORT

OBJECTIVES

The objectives of the legislation and the associated safety program are to provide a means whereby a single, coherent and comprehensive set of regulations respecting the manner in which dangerous goods are handled, offered for transport and transported may be applied throughout Canada to all modes of transport and in all circumstances with equal force and consequence utilizing existing administrative agencies, whether federal, provincial or municipal.

BACKGROUND

For the purposes of Bill C-18, dangerous goods are those materials, substances and organisms which, by their nature, present serious risk to transport personnel, transport equipment, property, the public and the environment. There is substantial national and international agreement that these substances can be ascribed to nine broad classes (see the Schedule to Bill C-18). There is further agreement that there are over 3,000 such substances that have general commercial significance, moving in national and international trade, of which perhaps 30 represent the greatest portion of the transportation activity. However, there are many more substances whose inherent characteristics would make them dangerous that enter the transportation system from time to time.

At present, the federal and provincial governments, as well as municipalities and independent authorities, regulate to greater or lesser extents the manufacture, importation, transportation, storage, distribution and use of these goods. The constitutional basis for each of these regulatory activities is both legitimate and varied and thus the regulations sometimes overlap in certain areas while others are free from regulation. The agencies that exercise the right to regulate generally pursue unilateral courses of action.

The result is that the manufactures and shippers of such products may, and often do, face a conflicting maze of regulations, compliance with which constitutes a significant economic burden: if it can be achieved at all. In addition to the economic consequences of such uncoordinated activities, safety may also be jeopardized by the inadequate disclosure of the dangerous nature of products being shipped. The strict enforcement of regulations in one area can alternatively lead to a greater risk to safety in another area which may be regulated to a lesser degree.

Negotiations between regulatory agencies at both the federal and provincial levels of government has led to the conclusion that new federal legislation is necessary to meet the objectives as stated. The legislation must be federal in order to cover all parts of the country and must be founded on the broadest of federal powers in order to assure the universality of its application. Bill C-18, The Transportation of Dangerous Goods Act, is founded jointly on the constitutional heads of peace, order and good government and the criminal law. Only on this basis can the intricate inter-relationships between the manufacturers of packagings, containers and means of transport, the manufacturers, importers and shippers of dangerous goods, the carriers and the operators of in-transit storage facilities and terminals and the consignees, be dealt with in one statute. This broad constitutional base, coupled with the power to enter into administrative agreements respecting the application and administration of the Act, will result in the efficient use of existing skills and specialized administrative resources.

LEGISLATIVE PROVISIONS

Bill C-18 provides the authority for the Governor in Council to regulate a full range of activities respecting dangerous goods. It does so on the basis that other legislation exists and will continue to be used wherever necessary in a complementary fashion. The Bill is directed to safety standards, marks and procedures applicable to dangerous goods. If these are applied, the goods should flow through the transportation system without undue risk. The regulations setting out safety standards will be primarily related to the appropriate means of

packaging and containing goods during transport. The regulations respecting safety marks will ensure that all those concerned with the handling, offering or transporting of the goods are fully aware of the nature of the goods, the consequences of any discharge, the dangers they present and appropriate remedial measures. The regulations respecting safety procedures establish special procedures to be followed depending on the dangerous nature of the goods as indicated by the displayed safety marks to ensure that the passage of the goods through the transport system is both expeditious and safe.

The Bill is preventive rather than remedial in nature. It seeks to reduce or prevent risks to safety by establishing appropriate practices of necessity, however, it also deals with remedial measures. These have been limited to measures which are both reasonable and emergency-oriented in order not to conflict with other, longer term remedial measures.

There are special provisions in the Bill to accommodate the needs for a careful, staged approach to the implementation and administration of the Bill and the program. Unless this approach is followed there will be disruptions to the present regulatory programs whether federal or provincial that could not be justified and which would not result in the smooth application of the skilled present resources of these present agencies to the broader task envisaged.

It is important to note that the Bill does not establish safety standards and procedures respecting the safe operation of any mode of transport or any industrial activity - it addresses only the special question of dangerous goods. The conditions for the safe operation of vehicles, vessels and aircraft are, and will continue to be, established under the appropriate existing transport statutes: the Railway Act, the Canada Shipping Act, the Aeronautics Act at the federal level; or, at the provincial level, highway legislation or legislation respecting provincial transportation undertakings such as provincial railways. Equally important, the Bill does not address the question of protecting the environment through the control of industrial emissions or the generation of environmental contaminants, since these matters, too, are dealt with by other legislation both federally and provincially.

REGULATIONS

The mass of regulations promulgated under existing legislation have been drawn from a variety of sources and do not often have a common origin. Even where the origin may be the same, the imposition of local perspectives may have resulted in deviations over time to the point that regulations dealing with essentially the same materials, in the same transport or other circumstances and drawn from the same source, may have become different and even incompatible.

Many of the existing regulations have been in force for many years and have become accepted and traditional, not only in terms of content but also in terms of regulatory approach. Some, for example have lost their goal-related character in favour of a rigid "how to" specificity. Individual industries seeking to comply with these regulations have become accustomed to particular regulatory schemes and are reluctant to change because although the benefits flowing from the change are real, they flow to other sectors of the economy - principally shippers and emergency response forces.

Recent well publicized incidents and accidents involving the transport of dangerous goods have introduced additional parameters in the evaluation of the adequacy of the present fragmented and unilateral regulatory programs. Procedures and practices originally responding to the views and relationships between the shipper, the carrier and the regulatory agency are no longer proving satisfactory in the light of the increasing awareness and involvement of the general public and the emergency response forces. Both of these groups are seeking regulatory change. Changes to the existing regulations would have been inevitable for these reasons even if they were not being made for reasons of harmonization and modernization.

IMPLEMENTATION

Bill C-18, if the objective of universal application with equal force and consequence is to be achieved, will be used in general in parallel with a large number of existing federal and provincial statutes and municipal and other ordinances but in the place of specific individual provisions within them. The authority to repeal these

other regulation-making powers is not sought because it may be best to deal with certain issues in specifically directed statutory powers rather than by the broad power of this Bill.

Industry requires in general a single and comprehensive scheme of regulations, standards and accepted procedures respecting dangerous goods. However, individual industries will not require all portions of this code and abbreviated unofficial versions may be published for their use.

At the same time, a Transportation of Dangerous Goods Code will be produced and regulations issued pursuant to Bill C-18 will be included in it, as well as reference to regulations made pursuant to other Acts where those other regulations should be reinforced. In order to avoid confusion on the part of industry, regulations made pursuant to other federal Acts that are redundant by the new ones will be repealed with their promulgation. If some of these regulations are inadvertently left in place, they will subsist to the extent that they are not inconsistent.

Administrative arrangements are being concluded among existing regulatory agencies reflecting the administrative roles that will be assigned to those agencies by appointing their staff as inspectors under the Transportation of Dangerous Goods Act. These administrative arrangements will incorporate provisions for the training and specialized support where appropriate of these inspectors.

Discussions within the federal government are more advanced than that with the provincial and municipal governments, but these are under way. As an example, the arrangement expected between the transport agencies and the Atomic Energy Control Board will be that the Atomic Energy Control Act and regulations will continue to govern classification, containment and identification of radioactive materials. These regulations will be reinforced by regulations under Bill C-18, which will require that they be complied with before transport commences. Atomic Energy Control Board inspectors will be given the additional designation as a transport of dangerous goods inspectors to empower them to control radioactive materials in the transportation system, regardless of the mode of transport used.

Other federal agencies and legislation with which administrative arrangements and links will be required include:

Environment Canada	<u>Environmental Contaminants Act</u>
Energy, Mines & Resources Canada (Explosives Branch)	<u>Explosives Act</u>
Agriculture Canada	<u>Pest Control Products Act</u>
Health and Welfare Canada	<u>Contagious Diseases Act</u>
Post Canada	<u>Post Office Act</u>
Labour Canada	<u>Canada Labour Code</u>

At the provincial level it is likely that many of the provincial motor transport or highway inspectors will, given training, be designated as inspectors of the highway transport of dangerous goods. Their role, due to their experience, is likely to be limited to the preventive aspects rather than the remedial and will not be extended to other modes of transport.

Other provincial agencies which are expected to assume roles and responsibilities include the Departments of Labour (occupational health and safety and pressure vessels branches) Environment (hazardous waste control and remedial measures branches), the Fire Marshall, Emergency Measures Organizations and the Attorney General regarding fire emergency planning and police forces.

At the municipal level, the expertise of the fire services may become available through the designation of selected senior officers as inspectors with respect to flammable materials of all types. Their present role involves the inspection of buildings and could well be extended to transport activities related to terminals and to the products destined for transport.

In addition to the fire brigades, many of the larger cities have police forces which have traffic control responsibilities on the city streets and which also become involved in emergency response situations.

The complexity of this task is evidently enormous and will require the application of continuing attention to administrative detail. Simple and straight forward pre-emption is not the avenue to be followed, although provision is made for such an action if all else fails. Universal implementation can not and should not be expected immediately for two reasons:

1. industry must be given time to adapt to changes in the regulations as a result of the harmonization and modernization; and
2. negotiations with other administrations will be subject to discussion and confirmation at the political level and will take time.

However, each step achieved will directly result in a simpler regulatory process for industry as well as a potentially safer situation overall.

APPENDICE «TRPT-1»

**PRESENTATION AU COMITE PERMANENT DES
TRANSPORTS A LA CHAMBRE DES COMMUNES**

CONCERNANT

**LE BILL C-18: LOI SUR LE TRANSPORT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

PRESENTE PAR:

**L'HONORABLE JEAN-LUC PEPIN
MINISTRE DES TRANSPORTS**

OBJECTIFS

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses et le programme de sécurité qui l'accompagne ont pour but de mettre en place une réglementation unifiée, cohérente et globale sur la manutention, la demande de transport et le transport lui-même des marchandises dangereuses, réglementation qui soit applicable dans tout le Canada, à tous les modes de transport, dans toutes les circonstances, et qui entraîne les mêmes obligations et les mêmes conséquences quel que soit le palier gouvernemental qui l'applique, fédéral, provincial ou municipal.

HISTORIQUE

Aux termes du bill C-18, les marchandises dangereuses sont les matières, substances et organismes qui, par leur nature même, présentent un risque grave aux employés du transport, au matériel de transport, aux biens, au public et à l'environnement. On reconnaît à l'échelle nationale et internationale que ces matières peuvent se répartir en neuf grandes classes (voir l'annexe du bill C-18). On reconnaît également que plus de 3,000 de ces substances ont une importance commerciale générale et circulent dans le monde, dont une trentaine constitue la plus grande partie de l'activité en matière de transport. Toutefois, de nombreuses autres matières présentent les caractéristiques des marchandises dangereuses et doivent être transportées à l'occasion.

A l'heure actuelle, ce sont les gouvernements fédéral et provinciaux, ainsi que des municipalités et certaines autorités indépendantes, qui réglementent plus ou moins la fabrication, l'importation, le transport, l'entreposage, la distribution et l'utilisation de ces marchandises. Ces différentes réglementations sont légitimes sur le plan constitutionnel, mais elles sont aussi très variées. C'est ainsi qu'on y trouve parfois des chevauchements tandis que des secteurs entiers peuvent ne pas être réglementés. Cette situation s'explique par le fait que chaque organisme doté de pouvoir de réglementation poursuit unilatéralement ses objectifs particuliers.

Il résulte de ceci que les fabricants et les expéditeurs de marchandises dangereuses sont susceptibles de faire face, et font souvent face, à un enchevêtrement de règlements contradictoires appliqués de façon unilatérale, et auxquels ils doivent se conformer à un coût très élevé, s'il est même possible de s'y conformer. Outre les conséquences économiques de cette confusion, la sécurité peut également être compromise par l'absence d'indication ou par l'indication incomplète de la nature dangereuse des marchandises expédiées. Enfin, l'application stricte des règlements dans un secteur peut entraîner un plus grand risque pour la sécurité dans un autre secteur moins réglementé.

Des négociations entre les organismes de contrôle et les gouvernements fédéral et provinciaux ont permis de conclure qu'une nouvelle loi fédérale est nécessaire pour atteindre l'objectif précité. Cette loi doit être fédérale pour s'appliquer à toutes les parties du pays et doit reposer sur le plus étendu des pouvoirs fédéraux pour assurer son universalité d'application. Le bill C-18, Loi sur le transport des marchandises dangereuses, tient donc à la fois "de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement du Canada". Seulement sur cette base sera-t-il possible d'intégrer harmonieusement dans une réglementation unifiée les relations complexes entre les fabricants d'emballages, de conteneurs et de moyens de transport, les fabricants, importeurs et expéditeurs de marchandises dangereuses, les transporteurs, les exploitants d'entrepôts et de terminus, ainsi que les destinataires. Cette base constitutionnelle élargie, à laquelle s'ajoute le pouvoir de conclure des accords administratifs pour l'application et la gestion de la Loi, conduira à un usage efficace des aptitudes et des ressources administratives spécialisées existantes.

LA LOI

Le projet de loi C-18 accorde au gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer tout ce qui touche le transport des marchandises dangereuses. Il tient compte de l'existence des autres lois qui continueront de s'appliquer au besoin à titre complémentaire. Son contenu porte principalement sur les normes, indications et règles de sécurité applicables aux marchandises dangereuses, qui doivent permettre à ces dernières de circuler dans l'ensemble du réseau de transport sans présenter de risques inutiles. Les normes de sécurité viseront surtout les moyens appropriés

d'emballer et de contenir les marchandises dangereuses pour leur transport. Les indications de sécurité permettront à toutes les personnes touchées par la manutention, l'offre ou le transport des marchandises dangereuses de bien connaître la nature de ces marchandises, les conséquences d'une fuite, les dangers probables et les mesures de sécurité appropriées. Les règles de sécurité sont des règles spéciales à suivre (annoncées par les indications de sécurité) qui permettront de faire en sorte que le transport des marchandises dangereuses sera à la fois rapide et sécuritaire.

Il s'agit d'un projet de loi qui vise à prévenir plutôt qu'à guérir. En effet, il encourage l'établissement de mesures appropriées susceptibles de réduire ou de prévenir les risques pour la sécurité. Evidemment, il doit également renfermer des mesures correctives, mais il se limite à des mesures à la fois raisonnables et applicables uniquement aux situations d'urgence, en vue de ne pas entrer en conflit avec les mesures de protection à long terme.

Des dispositions spéciales de la loi prévoient une mise en oeuvre et une gestion soignées et graduelles de la loi et du programme, sans quoi la réglementation actuelle, fédérale ou provinciale, subira des préjudices difficiles à justifier qui empêcheront les organismes existants de se consacrer avec toutes leurs compétences à cette vaste tâche.

Il est important de souligner que le projet de loi concerne uniquement la question des marchandises dangereuses, et n'établit aucune norme ou règle de sécurité concernant l'exploitation sécuritaire d'un mode de transport ou d'une activité industrielle quelconques. C'est que les lois existantes traitent de ces questions: la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur l'aéronautique, au niveau fédéral, ou encore la législation routière ou la législation sur les entreprises de transport d'envergure provinciale (chemins de fer provinciaux, par exemple), au niveau provincial. Pour des raisons similaires, le projet de loi ne touche pas à la question de la protection de l'environnement par le biais du contrôle de la pollution industrielle ou de la production de produits susceptibles de contaminer l'environnement.

LE REGLEMENT

L'abondante réglementation découlant des diverses lois existantes a été édictée par divers organismes, et ces règlements sont rarement d'origine commune. Et même lorsqu'il y a une origine commune, des différences de perception locales ont pu entraîner des écarts au cours des années, au point que les règlements portant essentiellement sur les mêmes marchandises dans les mêmes circonstances, et provenant du même organisme peuvent maintenant être différents et même incompatibles entre eux.

Par ailleurs, bien des règlements existent depuis de nombreuses années et sont devenus "classiques", non seulement du point de vue de leur contenu mais également du point de vue de leur approche à l'égard des questions traitées. Par exemple, un certain nombre ont perdu de vue l'objectif qu'ils poursuivaient au profit de règles contraignantes. Les entreprises, en cherchant à se conformer à ces règlements, se sont habituées à leurs particularités juridiques et hésitent à modifier leurs attitudes, parce que les avantages qui s'ensuivront, quoique réels, profiteront surtout à d'autres secteurs de l'économie, et notamment aux expéditeurs et aux services d'urgence.

Les récents accidents et incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, dont la presse a largement fait état, ont ajouté une nouvelle dimension à la question de l'évaluation de la suffisance de la réglementation actuelle, fragmentée et unilatérale. En effet, les règles et les pratiques destinées antérieurement à régir les relations entre les expéditeurs, les transporteurs et les organismes de réglementation, et à satisfaire à leurs attentes, se révèlent désormais insatisfaisantes devant la prise de conscience de plus en plus grande et l'accroissement de la participation du public et des services d'urgence. C'est pourquoi ces deux groupes demandent que la réglementation soit modifiée. De toute façon, même si l'harmonisation et la modernisation n'eussent pas suffi à justifier ces modifications à la réglementation existante, celles-ci auraient été inévitables pour ces seules raisons.

MISE EN OEUVRE

Pour que l'objectif de l'application universelle entraînant des obligations et des conséquences égales soit atteint, le bill C-18 devra être utilisé simultanément avec

un grand nombre de lois fédérales et provinciales existantes ainsi que d'ordonnances municipales et autres, mais remplacera certaines de leurs dispositions. Il n'est pourtant pas question de demander ici l'autorisation d'abroger ces autres textes réglementaires.

Ce dont les entreprises ont besoin, c'est une codification unique et globale des règlements, des normes et des usages reconnus concernant le transport des marchandises dangereuses. Puisque chaque entreprise n'aura pas besoin de toutes les parties de cette codification, des versions non officielles et abrégées pourront être produites à l'intention de chaque groupe d'entreprises.

Une codification sera donc réalisée et comprendra les règlements établis en vertu du projet de loi C-18, ainsi que des renvois aux règlements édictés en vertu d'autres lois en vue de les confirmer au besoin. Pour éviter la confusion dans les entreprises, les règlements édictés en vertu des lois fédérales et rendus inutiles par la nouvelle codification seront révoqués par la promulgation des nouveaux. Au cas où certains règlements seraient oubliés, ils resteront en vigueur dans la mesure où ils ne seront pas incompatibles avec la loi C-18.

Des accords administratifs sont en voie de réalisation entre les organismes de réglementation actuels, prévoyant les rôles administratifs qui seront confiés à ces organismes, par suite de la nomination de leurs employés comme inspecteurs en vertu de cette loi. Les accords administratifs comprendront ainsi des dispositions pour la formation et le soutien spécialisé, le cas échéant, de ces nouveaux inspecteurs.

Les discussions au sein du gouvernement fédéral sont rendues à un point plus avancé que les discussions avec les gouvernements provinciaux et municipaux, même si elles sont en cours avec ces derniers. Par exemple, il est déjà prévu entre les organismes de transport et la Commission de contrôle de l'énergie atomique que la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique et ses règlements continueront d'être utilisés pour la classification, l'emballage et la désignation des matières radioactives. Toutefois, les règlements en vertu de cette loi seront complétés par des règlements en vertu de la présente loi qui exigeront la conformité avec tous les règlements avant le début du transport. Les inspecteurs

de la Commission de contrôle de l'énergie atomique seront en plus désignés inspecteurs du transport des marchandises dangereuses, ce qui leur permettra de contrôler le transport des matières radioactives, sans égard aux modes de transport en cause.

Voici d'autre organismes avec lesquels des accords devront être conclus, ainsi que les lois qu'ils administrent:

Environnement Canada	<u>Loi sur les contaminants</u>
Energie, Mines et Ressources (Direction des explosifs)	<u>Loi sur les explosifs</u>
Agriculture Canada	<u>Loi sur les produits antiparasitaires</u>
Santé et Bien-être social Canada	<u>Loi sur les maladies contagieuses</u>
Postes Canada	<u>Loi sur les postes</u>
Travail Canada	<u>Code canadien du travail</u>

A l'échelle provinciale, il est probable que de nombreux inspecteurs des grandes routes ou des véhicules automobiles seront désignés, après avoir reçu une formation appropriée, inspecteurs du transport par route des marchandises dangereuses. Le rôle de ces inspecteurs sera fonction de leur expérience et se limitera vraisemblablement aux aspects préventifs plutôt qu'aux mesures correctives, et il ne sera pas étendu aux autres modes de transport.

Parmi les autres organismes provinciaux qui se verront vraisemblablement confier des rôles et des responsabilités, il y a les ministères du travail (services de la santé et de la sécurité au travail, services des transconteneurs-citernes), les ministères de l'environnement (services du contrôle des déchets dangereux et services des mesures correctives), les commissaires aux incendies, les organisations des mesures d'urgence, ainsi que les procureurs généraux en ce qui concerne la planification des mesures d'urgence en cas d'incendie et les corps policiers.

A l'échelle municipale, c'est la compétence des employés des services d'incendie qui sera probablement utilisée, grâce à la désignation de certains cadres choisis comme inspecteurs des matières inflammables de tous genres. Comme leur rôle actuel comprend l'inspection des bâtiments, il pourra être étendu aux activités de transport dans les terminus ainsi qu'aux produits destinés au transport.

Outre les brigades d'incendie, de nombreuses grandes villes disposent d'un corps policier affecté à la réglementation de la circulation dans les rues mais prêt à intervenir dans des situations d'urgence.

La complexité de cette tâche est donc énorme et exigera une attention continuelle aux détails administratifs. Il ne s'agit pas d'abroger toutes les lois, même si ce dernier recours reste possible. Mais pour l'immédiat, la mise en oeuvre universelle ne peut ni ne doit être envisagée pour les deux raisons suivantes:

- 1) les changements qui découleront de l'harmonisation et de la modernisation de la réglementation nécessiteront une période d'adaptation; et
- 2) les négociations avec d'autres organismes administratifs exigeront de longues discussions et leur confirmation au niveau politique, processus normalement assez long.

Toutefois, chaque étape réalisée fera avancer directement la simplification du processus de réglementation destiné à l'industrie, et augmentera vraisemblablement la situation globale de la sécurité.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;

Mr. T. D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods.

Du ministère des Transports:

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la Coordination;

M. T. D. Ellison, Directeur, Transport des marchandises dangereuses.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Tuesday, June 3, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le mardi 3 juin 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

Government
Publication

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-21, An Act to implement the International Convention for Safe Containers.
Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

INCLUDING:

The First Report to the House

APPEARING:

Mr. Robert Bockstael, M.P.,
Parliamentary Secretary to Minister of Transport.

WITNESSES:

(See back cover)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

CONCERNANT:

Bill C-21, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs.
Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport de marchandises dangereuses.

Y COMPRIS:

Le premier rapport à la Chambre

COMPARAÎT:

M. Robert Bockstael, député,
Secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Deniger
Fisher

Forrestall
Harquail
Mackasey
Mazankowski
McDermid

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

McKenzie
McRae
Parker
Reid (*St. Catharines*)

Roy
Towers
Turner
Wright—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, May 30, 1980:

Mr. Skelly replaced Mr. Blaikie.

On Monday, June 2, 1980:

Mr. McKnight replaced Mr. Gass;

Mr. Parker replaced Mr. Skelly.

On Tuesday, June 3, 1980:

Mr. Towers replaced Mr. McKnight;

Mr. Turner replaced Mr. Penner.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 30 mai 1980:

M. Skelly remplace M. Blaikie.

Le lundi 2 juin 1980:

M. McKnight remplace M. Gass;

M. Parker remplace M. Skelly.

Le mardi 3 juin 1980:

M. Towers remplace M. McKnight;

M. Turner remplace M. Penner.

ORDER OF REFERENCE

Friday, May 2, 1980

ORDERED,—That Bill C-21, An Act to implement the International Convention for Safe Containers, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le vendredi 2 mai 1980

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-21, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, soit déféré au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ:

Le Greffier adjoint

pour: Le Greffier de la Chambre des communes

M. R. PELLETIER

Clerk Assistant

for The Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

Tuesday, June 3, 1980

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FIRST REPORT

In accordance with its Order of Reference of Friday, May 2, 1980, your Committee has considered Bill C-21, An Act to implement the International Convention for Safe Containers, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 3

Strike out lines 1 to 5, on page 3.

Clause 7

Strike out the heading immediately preceding line 20, on page 4, and substitute the following therefor:

"Offence

7. (1) Every person who contravenes a provision of this Act or the regulations is guilty of an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding five thousand dollars."

Renumber subclauses (1), (2) and (3) of Clause 7 accordingly.

Adjust the references in line 34, on page 4, accordingly.

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-21, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (Issue No. 2) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président
Maurice A. Dionne
Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mardi 3 juin 1980

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 2 mai 1980, votre Comité a étudié le Bill C-21, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 3

Retrancher les lignes 1 à 5, à la page 3.

Article 7

Retrancher la rubrique qui précède la ligne 20 à la page 4, et la remplacer par ce qui suit:

«Infraction

7. (1) Quiconque contrevient à une disposition de la présente loi ou des règlements est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende maximale de cinq mille dollars.»

Renommer les paragraphes (1) à (3) de l'article 7 du bill, paragraphes (2) à (4).

Remplacer le renvoi aux paragraphes (1) et (2), à la ligne 33, par un renvoi aux paragraphes (2) et (3).

Votre Comité a ordonné la réimpression du Bill C-21, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 2*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 3, 1980

(3)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:15 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, ForreSTALL, Maltais, McDermid, McKenzie, McRae, Reid (*St. Catharines*), Roy, Towers and Turner.

Other Member present: Mr. Skelly.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Cliff Rose, Senior Adviser, International Relations; Mr. Jean Charon, Assistant Deputy Minister, Coordination; Mr. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods.

The Order of Reference dated Friday, May 2, 1980, being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-21, An Act to implement the International Convention for Safe Containers, be referred to the Standing Committee on Transport.

The Chairman called Clause 2.

The Parliamentary Secretary made a statement and, with the witnesses, answered questions.

By unanimous consent, the Chairman presented the **SECOND REPORT** of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:—

1. That the Committee complete questioning on Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods this morning and conclude study of Bill C-21, An Act to implement the International Convention for Safe Containers.

2. That Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981 be considered on Thursday, June 5, 1980.

3. That the Committee request authority to spend up to ten days travelling to Eastern and Western Canada to Transport Canada Establishments while considering Vote 1 under TRANSPORT in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981; during the late summer and early fall in the First Session of the 32nd Parliament.

Mr. ForreSTALL, seconded by Mr. Maltais moved,—That the **SECOND REPORT** of the Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

Mr. McDermid moved,—That paragraph 3 of the Sub-committee Report be amended by deleting the sentence "during the late summer and early fall in the First Session of the 32nd Parliament," and substituting the following therefor:

"travel period to commence after Labor Day and conclude no later than the recall of Parliament during the First Session of the 32nd Parliament."

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 3 JUIN 1980

(3)

[Traduction]

Le Comité permanent des Transports se réunit aujourd'hui à 10 h 15 sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, ForreSTALL, Maltais, McDermid, McKenzie, McRae, Reid (*St. Catharines*), Roy, Towers et Turner.

Autre député présent: M. Skelly.

Comparaît: M. Robert Bockstael, député, Secrétaire parlementaire du ministre des transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Cliff Rose, conseiller principal, relations internationales; M. Jean Charon, sous-ministre adjoint à la coordination; M. Duncan Ellison, directeur, transport des marchandises dangereuses.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du vendredi 2 mai 1980:

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-21, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale de la sécurité des conteneurs, soit déféré au comité permanent des transports.

Le président met en délibération l'article 2.

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

Du consentement unanime, le président présente le **DEUXIÈME RAPPORT** du sous-comité du programme et de la procédure qui se lit comme suit:

1. Que le Comité termine au cours de la matinée l'interrogation sur le Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport de marchandises dangereuses ainsi que l'étude du Bill C-21, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs.

2. Que le crédit 1—Programme de l'administration des ministères sous la rubrique TRANSPORTS du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, soit étudié le jeudi 5 juin 1980.

3. Que le Comité demande l'autorisation de passer jusqu'à 10 jours à voyager de l'est à l'ouest du Canada visitant les établissements de Transports Canada au cours de l'étude du crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS dans le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981; et ce, vers la fin de l'été et au tout début de l'automne lors de la première session de la 32^e législature.

M. ForreSTALL, appuyé par M. Maltais propose,—Que le **DEUXIÈME RAPPORT** du sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

M. McDermid propose,—Que le paragraphe 3 du rapport du sous-comité soit modifié en remplaçant la phrase «vers la fin de l'été et au tout début de l'automne, lors de la première session de la 32^e législature» par ce qui suit:

«période du voyage étant censée commencer après la fête du travail et se terminer au plus tard à la reprise des travaux du

The question being put on the amendment, it was agreed to.
The question being put on the motion, as amended, it was agreed to.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Clause 2 carried.

On Clause 3.

On motion of Mr. Maltais, it was agreed,—That Clause 3 be amended by striking out lines 1 to 5 on page 3.

And the question being put on Clause 3, as amended, it was carried.

Clauses 4, 5 and 6 inclusive carried.

On Clause 7.

On motion of Mr. Maltais, it was agreed,—That Clause 7 be amended by:—

(a) striking out the heading immediately preceding line 20 on page 4 and substituting the following therefor:

7. (1) Every person who contravenes a provision of this Act or the regulations is guilty of an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding five thousand dollars.

(b) renumbering subclauses (1), (2) and (3) of Clause 7 accordingly; and

(c) adjusting the references in line 34 on page 4 accordingly.

And the question being put on Clause 7, as amended, it was carried.

Clauses 8, 9 and 10 inclusive carried.

The schedule carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

Ordered,—That the Chairman report Bill C-21, with amendments, to the House.

On motion of Mr. McDermid, it was ordered,—That Bill C-21 be reprinted, as amended, for the use of the House of Commons at report stage.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The Parliamentary Secretary made a statement, and with Messrs. Charron and Ellison answered questions.

At 12:21 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:15 o'clock p.m., June 5, 1980.

Parlement au cours de la première session de la 32^e législature.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

La motion modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

L'article 2 est adopté.

Article 3.

Sur motion de M. Maltais, il est convenu,—Que l'article 3 soit modifié en retranchant les lignes 1 à 5, à la page 3.

L'article 3 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles 4, 5 et 6 inclusivement sont adoptés.

Article 7.

Sur motion de M. Maltais, il est convenu,—Que l'article 7 soit modifié:

a) en remplaçant la rubrique qui précède la ligne 20, page 4, par ce qui suit:

7. (1) Quiconque contrevient à une disposition de la présente loi ou des règlements est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende maximale de cinq mille dollars.»

b) en rénumérant les paragraphes (1) à (3) de l'article 7 du bill en conséquence; et

c) en remplaçant le renvoi aux paragraphes (1) et (2), à la ligne 33 par un renvoi aux paragraphes (2) et (3).

L'article 7 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles 8, 9 et 10 inclusivement sont adoptés.

Le calendrier est adopté.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le Bill modifié est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du Bill C-21, avec les amendements, à la Chambre.

Sur motion de M. McDermid, il est ordonné,—Que le Bill C-21 modifié soit réimprimé pour l'usage de la Chambre des communes, à l'étape du rapport.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport de marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration puis, avec MM. Charron et Ellison, répond aux questions.

A 12 h 21, le Comité suspend ses travaux jusqu'au 5 juin 1980, à 15 h 15.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 3, 1980

• 1011

*[Texte]***The Chairman:** I call the meeting to order.

In the interests of time, I would suggest that we commence our hearings today by hearing the witnesses on Bill C-21 until such time as we have a quorum of the Committee, when we will present the report of the subcommittee and revert to those members who are still on the list for questioning on C-18. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.**The Chairman:** Thank you.

This morning we have for witnesses Mr. Bockstael, who is standing in for the minister, Mr. Charron from the department, as well as Mr. Ellison and Mr. Rose. I will call on Mr. Bockstael at the beginning to give us a brief overview of Bill C-21, at which time I will take names for questioning of the witnesses.

Excuse me just for a minute, Mr. Bockstael. I forgot something. Order requires that we stand Clause 1 under Standing Order 75.

Clause 1 allowed to stand.

On Clause 2—*Definitions***The Chairman:** All right, Mr. Bockstael.

Mr. Robert Bockstael (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman and hon. members. My remarks will be brief and serve only to outline the general thrust of the bill and to identify the changes present in this bill from its predecessor, S-5, considered in the previous legislature, the Thirty-first.

In general, Bill C-21 provides for Canadian government authority to implement the provisions of the International Convention for Safe Containers in Canada. The convention, which came into force in 1977 following its ratification by the first 10 countries, is expected to be fully implemented by September 6, 1982. The convention sets out minimum standards for safety approval and subsequent periodic examination of intermodal cargo containers used in international transport. Any container so approved is to carry a safety approval plate as evidence of the approval. Under Clause 9 of the bill, authority is provided for the Minister of Transport to direct an inquiry into serious accidents or incidents involving a container.

States that are parties to the convention will check for containers with invalid safety approval plates and exercise controls with respect to containers determined to have defects that could place any person in danger.

Predecessors of this bill have been introduced into Parliament on three previous occasions. The Safe Containers Convention Act, known as Bill S-4, passed the Senate on February 16, 1978 and received its first reading in the other place on February 17. Its successor, Bill S-3, was considered by the

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 3 juin 1980

*[Traduction]***Le président:** La séance est ouverte.

Pour gagner du temps, je propose que nous commençons par entendre les témoins qui sont venus comparaître à propos du projet de loi C-21 et ce jusqu'à ce que nous ayons le quorum nécessaire pour donner lecture du rapport du sous-comité. Ensuite, nous donnerons la parole aux membres toujours sur la liste qui veulent poser des questions à propos du projet de loi C-18. D'accord?

Des voix: D'accord.**Le président:** Je vous remercie.

Ce matin, nous recevons comme témoins M. Bockstael, qui remplace le ministre, M. Charron, du ministère, ainsi que M. Ellison et M. Rose. Je demanderais à M. Bockstael de bien vouloir nous donner d'abord une vue d'ensemble du projet de loi C-21 et, ensuite, je prendrai les noms de ceux qui souhaitent poser des questions à nos invités.

Monsieur Bockstael, je vous prie de m'excuser quelques instants, j'ai oublié un point. L'article 75 du Règlement exige que nous réservions l'article 1 du projet de loi.

L'article 1 est réservé.

ARticle 2—*Définitions*

Le président: Monsieur Bockstael, vous avez maintenant la parole.

M. Robert Bockstael (Secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Merci, monsieur le président et honorables députés. Ma déclaration sera brève, j'aimerais simplement souligner l'intention générale du bill et signaler les changements qui y ont été apportés par rapport à son prédécesseur, le Bill S-5, qui a été étudié lors de la dernière législature, la 31^e.

En général, le Bill C-21 accorde au gouvernement canadien le pouvoir de mettre en œuvre au Canada les dispositions de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. La convention est entrée en vigueur en septembre 1977, après que 10 pays l'eurent ratifiée. On s'attend à ce qu'elle soit pleinement mise en œuvre en septembre 1982. Elle fixe les normes minimales de sécurité et prévoit des examens périodiques des conteneurs intermodaux utilisés en transport international. Tout conteneur ainsi agréé doit porter une plaque d'agrément aux fins de la sécurité. L'article 9 du bill autorise le ministre des Transports à ordonner une enquête sur des accidents ou incidents graves mettant en cause un conteneur.

Les États qui ont ratifié une convention vérifieront la validité des plaques d'agrément aux fins de la sécurité sur les conteneurs et exerceront des contrôles sur les conteneurs dont les défauts pourraient mettre quelqu'un en danger.

Des prédécesseurs à ce bill ont été présentés devant le Parlement à trois occasions. La Loi de mise en œuvre de la Convention sur la sécurité des conteneurs (alors Bill S-4) reçut l'approbation du Sénat le 16 février 1978 et a été lu pour la première fois à la Chambre des communes le 17 février. Son

[Text]

Standing Senate Committee on Transport and Communications and received Senate approval in the Fourth Session, Thirtieth Legislature. It received first reading in the House of Commons but was not passed due to other legislative priorities. Bill S-5, successor to Bill S-3, received second reading in the Senate in the First Session of the Thirty-first Legislature, was reported by the Standing Senate Committee on Transport and Communications without amendment, but died on the Order Paper.

• 1015

This bill is identical to the former Bill S-5, with some minor technical amendments and refinements in four areas which it may be useful for me to outline at this time. The first change is in Subsection 3(1)(d). It is added to provide a means to deal with the disposal of abandoned containers should this result as a consequence of applying control measures. Second, Subsection 3(1)(f) is added to ensure formalized consultative arrangements with other departments (more specifically the Department of National Defence) for the purpose of carrying out inquiries with respect to accidents or incidents involving a container. Sections 4, 5 and 6 are added to specify the more embracing powers contemplated for inspectors to be appointed under the Act, and (4) as a matter of better form Section 10 is amended to bring the Act into force by proclamation rather than by Royal Assent.

Honourable Chairman, it may be helpful at this point, having identified the areas of change from the former bill, which do not change its thrust, to briefly review its purpose.

1. Le projet de loi et la convention annexée énoncent les critères qui régissent l'agrément aux fins de la sécurité des conteneurs utilisés dans le transport international. Cet agrément permet à l'industrie canadienne du conteneur de se conformer aux normes de sécurité minimales internationales.

2. Les propriétaires de conteneurs obtiendront l'agrément de sécurité de ces conteneurs et cet agrément prendra la forme d'une plaque d'agrément de sécurité qui sera apposée sur les conteneurs.

3. En plus de cet agrément initial, ces propriétaires devront inspecter périodiquement leurs conteneurs suivant des méthodes approuvées. Si, d'une façon manifeste, un conteneur se trouve dans un état tel qu'il présente un danger pour la sécurité, son propriétaire devra le retirer du service jusqu'à ce qu'il soit tout à fait sûr.

4. Des exigences et des vérifications de sécurité de la construction, autres que celles précisées à l'Annexe II du projet de loi, peuvent être imposées dans le cas du transport aérien seulement et des conteneurs spécialement conçus pour le transport des marchandises dangereuses ou des marchandises liquides en vrac.

5. Le ministre des Transports est habilité à mener une enquête en cas d'accident ou d'incident impliquant un conteneur à marchandises si des questions de sécurité personnelle, de dommages à la propriété ou à l'environnement sont en cause.

[Translation]

successeur, le Bill S-3, fut étudié par le Comité permanent du Sénat sur les Transports et Communications et a reçu l'approbation du Sénat au cours de la quatrième session de la trentième législature. Il a été lu pour la première fois à la Chambre des Communes mais n'obtint pas l'assentiment de la Chambre à cause d'autres priorités législatives. Le Bill S-5, successeur du Bill S-3, a été lu pour la deuxième fois au Sénat lors de la première session de la trente-et-unième législature et le Comité permanent du sénat sur les Transports et Communications en a fait rapport mais le projet de loi n'a pas dépassé le stade du *feuilleton*.

Le présent projet de loi ne se distingue du projet de loi précédent S-5 que par quelques précisions supplémentaires touchant quatre secteurs et quelques modifications mineures à la forme. La première modification concerne l'alinéa 3(1)d). Cet alinéa fournit un instrument de décision concernant la disposition des conteneurs abandonnés à la suite de l'application des mesures de contrôle; deuxièmement, l'alinéa 3(1)f) garanti que d'autres ministères, surtout le ministère de la Défense nationale, seront consultés officiellement pour les enquêtes sur des accidents ou des incidents impliquant un conteneur. Les articles 4, 5 et 6 précisent les pouvoirs plus vastes dont disposeront éventuellement les inspecteurs nommés en vertu de la loi et, par souci de la forme, l'article 10 est modifié en vue de reconnaître l'entrée en vigueur de la loi par proclamation plutôt que par sanction royale.

Monsieur le président, il serait peut-être utile, puisque nous venons de dégager les secteurs précis du projet de loi précédent qui ont fait l'objet de modifications qui n'altèrent pas sa raison d'être, de revoir brièvement les principales dispositions du projet de loi.

1. The bill and the Convention scheduled to the bill set out criteria for the safety approval of containers used in international transport thereby providing for conformity by the Canadian container industry with internationally accepted minimum safety standards.

2. Container owners will obtain safety approval for such containers and this approval is to be evidenced on each container by a safety approval plate.

3. Container owners will be required, in addition to the initial safety approval, to carry out periodic inspection of containers in accordance with approved procedures. If at any time there is evidence to believe that the condition of the container is such as to create a risk to safety, the owner will be required to take such container out of service until it has been restored to a safe condition.

4. Structural safety requirements and tests in addition to those specified in Annex II of the schedule to the bill can be imposed only for purposes of air transport and for containers specially designed for the transport of dangerous goods or bulk liquids.

5. There are provisions for the Minister of Transport to direct an inquiry with respect to an accident or incident involving a cargo container where personal safety, property or environmental damage is a factor.

[Texte]

Maintenant que j'ai résumé les dispositions du projet de loi et exposé la réglementation envisagée pour donner effet aux mesures de sécurité applicables aux conteneurs que renferme le projet de loi, j'aimerais souligner l'excellente réputation dont jouit actuellement l'industrie du conteneur sur le plan de la sécurité. Il importe de ne pas ternir cette réputation étant donné l'utilisation croissante de conteneurs dans le transport international. La réglementation proposée pour mettre en œuvre la convention internationale sur la sécurité des conteneurs, élaborée de concert avec le secteur privé et bénéficiant de son appui, jouera un rôle important à cet égard.

There are currently twenty-seven Contracting Parties to the International Convention for Safe Containers: the United States of America; the United Kingdom; Japan; the Federal Republic of Germany; France; the Union of Soviet Socialist Republics; Ukrainian SSR; Byelorussian SSR; Bulgaria; Hungary; Czechoslovakia; the German Democratic Republic; Romania; Spain; New Zealand; Saudi Arabia; Republic of Korea; Bahamas; Denmark; Yemen Arab Republic; India; Liberia; Argentina; Italy; Poland; Australia; and Chile.

• 1020

Mr. Chairman, I hope these summary remarks have been useful to the Committee, and I and my colleagues and officials would be pleased to respond to questions.

I would point out that at the present time Canada has not ratified this international convention because no legislation is in place to make it possible to ratify that convention, and the main purpose of C-21 is to have legislation in place which can give Canada the position to ratify that international convention.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Bockstael.

We will now start our questioning with Mr. Forrestall and then Mr. Towers.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. There are only one or two areas I continue to have some concern about with respect to the bill. I think it is time legislation of this nature received approval by the House so the convention can be ratified.

In the Parliamentary Secretary's concluding remarks I noted only one or two countries listed which are so-called flag of convenience countries. I wonder if I may have heard incorrectly. For example, I do not think I heard him mention Bermuda.

Mr. Bockstael: No, it is not listed.

Mr. Forrestall: It is not listed. Then my question might be a rather technical one, but what are the implications for the bill where a container is travelling on—yes, it is technical—where a container in cross-trading is in questionable ownership several times between its point of origin and its final destination and it is found to be wanting under this convention? What is the jurisdiction that applies, and how do we cope under that circumstance?

The list, Mr. Chairman, the Parliamentary Secretary has given us was a fairly comprehensive list of principal shipping and trading countries in the world, but one or two obvious ones

[Traduction]

With this summary of the provisions of the bill and the contemplated approach to give effect to the container safety measures I should like to emphasize that the container industry currently has a fine safety record. It is necessary to ensure that this is maintained given the increasing use of containerization in international transport. The regulatory approach proposed to implement the International Convention for Safe Containers which has been developed in concert with the private sector and which has its support will contribute significantly to the maintenance of this standard.

On compte actuellement vingt-sept parties contractantes à la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs: les États-Unis d'Amérique; le Royaume-Uni; le Japon; la République Fédérale Allemagne; la France; l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques; la République Socialiste d'Ukraine; la République Socialiste de Biélorussie; la Bulgarie; la Hongrie; la Tchécoslovaquie; la République Démocratique d'Allemagne; la Roumanie; l'Espagne; la Nouvelle-Zélande; l'Arabie Saoudite; la République de Corée; les Bahamas; le Danemark; la République Arabe du Yémen; l'Inde; le Libéria; l'Argentine; l'Italie; la Pologne; l'Australie; et le Chili.

Monsieur le président, j'espère que cette récapitulation sera utile aux membres du comité. Mes collègues et moi-même répondront avec plaisir à vos questions.

Je dois souligner que, pour le moment, le Canada n'a pas ratifié cette convention internationale car nous n'avons pas de loi nous permettant de le faire. Le projet de loi C-21 a justement pour but principal de doter le Canada d'une loi lui permettant de ratifier cette convention internationale.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bockstael.

Nous passons maintenant aux questions. Je donnerai la parole à M. Forrestall puis à M. Towers.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Il y a deux ou trois questions dans le projet de loi qui m'inquiète un peu. À mon avis, il est temps que la Chambre approuve ce genre de loi afin que nous puissions ratifier la convention.

Parmi les pays que le secrétaire parlementaire a énumérés en conclusion, je n'en ai relevé qu'un ou deux qui accordent ce qu'on appelle un pavillon de complaisance. Je ne sais pas si J'ai bien entendu, mais je ne crois pas l'avoir entendu mentionner les Bermudes, par exemple.

M. Bockstael: Non, ce pays n'est pas sur la liste.

M. Forrestall: Il ne l'est pas; ma question sera donc plus technique. Quel recours fournira le projet de loi dans le cas du transport international d'un conteneur, si celui-ci change à plusieurs reprises de propriétaire entre son point de départ et son point d'arrivée, sans qu'on puisse déterminer lequel, et si, à un moment donné, il fait l'objet de recherches en vertu de cette convention? Qui aura compétence et comment procéder dans un cas semblable?

La liste que nous a donnée le secrétaire parlementaire, monsieur le président, est une liste assez complète des principaux pays exportateurs, mais il en manque un ou deux. Je me

[Text]

were missing and I just wonder if there is any implication. There may be no implications whatsoever. I just wanted satisfaction that the convention is sufficient to that question.

Mr. Bockstael: I will defer to Mr. Rose.

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Cliff Rose (Senior Adviser, International Relations, Transport Canada): Mr. Chairman, if I understood the question, in the first place relationship was drawn between flags of convenience for sailing vessels and for ownership of containers. I think it would be worthwhile at the outset to point out that the ownership of containers does not correspond necessarily with the ownership of vessels. Where they do correspond with the ownership of vessels, the control measures that would be applied against a given container would be at the ports of entry of the countries where these vessels are operating to. Whether or not the measures would be applied would be determined by whether or not those countries were a contracting party to the convention or not. It would not necessarily attach to whether or not the ship flag and the country thereof was a contracting party. The convention allows and contracting states are requested to allow owners in non-contracting states to apply for safety approval for their containers. If a country does not wish to become a contracting party but has a principal office in another country, it can proceed to have its container fleets safety approved, and therefore there is flexibility within the convention to allow the situations that the honourable minister mentioned to proceed.

• 1025

Mr. Forrestall: For the record so that we have we have some historic reference available to us, can the courts of jurisdiction, with respect to matters rising out of this, be described as a competent court in any given jurisdiction and traffic in-motion containers passing through a number of jurisdictions including international? Are you satisfied, Mr. Chairman, that the convention both adequately extends access to the courts for resolution of questions, both nationally and internationally; and second, is the procedure under the convention such as to make application to the courts from either side convenient?

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: Yes, Mr. Chairman. I would preface my remarks by saying that I am not a lawyer . . .

Mr. Forrestall: Do not worry, neither am I, which will be obvious to anybody who wants to read our testimony.

Mr. Rose: But I would say that the interpretation asked for is that a competent court that would be in effect, and I would say—subject to confirmation perhaps by Mr. Bergeron who is here as a witness on another bill but who, I understand, has this knowledge—that it is a competent court in the country. The jurisdiction provisions in the bill are designed to allow proceedings to progress quickly and to avoid procedural discussion, because in the case of accidents or incidents involving intermodal containers used in international transport while they are within national territory, it is quite possible that an accident or incident could occur, or a violation of a regulation could occur, at a place other than where the owner resides.

[Translation]

demande si cela peut avoir des répercussions. Peut-être pas. Je voulais simplement m'assurer que la convention est une garantie dans ce sens.

M. Bockstael: Je vais laisser M. Rose répondre.

Le président: Monsieur Rose.

M. Cliff Rose (conseiller principal, Relations internationales, Transports Canada): Si j'ai bien compris la question, monsieur le président, je vous répondrai qu'au départ on a établi un rapport entre les navires battant pavillon de complaisance et les propriétaires de conteneurs. Il faudrait souligner ici que ce propriétaire du conteneur ne se confond pas nécessairement à celui du navire. Lorsqu'ils coïncident, les mesures de contrôle s'appliquant à un conteneur donné seraient prises au port d'entrée où aborde le navire. Quant à savoir si ces mesures seraient appliquées ou non, cela dépend si ces pays ont signataires de la convention. Ce ne serait pas nécessairement lié au fait que le pays dont le navire bat pavillon ait signé ou non la convention. A l'instar de ce qu'autorise la convention, on demande aux pays signataires de permettre aux propriétaires de conteneurs des pays non signataires de demander le label de sécurité. Un pays, qui ne tient pas à ratifier la convention, mais possède un bureau principal dans un autre pays, peut faire les démarches nécessaires pour que ses conteneurs obtiennent le label de sécurité. Par conséquent, la convention est assez souple dans les cas signalés par le député.

M. Forrestall: Afin que nous puissions avoir des points de repères, pouvez-vous nous dire si, dans des cas semblables, les tribunaux sont compétents et peuvent se prononcer sur les conteneurs traversant n'importe quelle zone de juridiction, y compris des zones de juridiction internationales? Êtes-vous convaincu, monsieur le président, que la convention permet l'accès aux tribunaux pour résoudre des différends sur le plan national et international; deuxièmement, la procédure de cette convention permet-elle aussi de s'adresser facilement aux tribunaux de l'endroit où c'est le plus commode?

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: Oui, monsieur le président. Je vous dirai d'abord que je ne suis pas juriste . . .

M. Forrestall: Ne vous en faites pas, je ne le suis pas non plus; ceux qui liront le compte rendu s'en apercevront très vite.

M. Rose: Vous voulez savoir, je crois si le tribunal compétent est un tribunal situé dans le pays même; je vous répondrai que oui sous réserve d'une confirmation de la part de M. Bergeron, convoqué comme témoin à propos d'un autre projet de loi mais qui est en mesure de vous renseigner. Du point de vue de la compétence juridique, le projet de loi renferme des dispositions qui permettent une procédure rapide et évitent tout litige de cet ordre, car il est tout à fait possible que des accidents ou des incidents impliquant des conteneurs universels, utilisés dans le transport international, se produisent, de même qu'une infraction à des règlements, sur un territoire qui n'est pas le pays de résidence du propriétaire. Le projet de loi

[Texte]

And so there is flexibility provided in the bill to allow the competent court to deal with it and to avoid unnecessary debate with respect to which court should apply.

With respect to the international scene, I feel, with my present knowledge, that there is no special requirement for determining which court should apply. We are dealing with a case where containers which are suffering defects, or which have come to the attention of courts or to regulatory bodies, will be within the national territories of contracting parties. It only falls out of that, that were there is a violation, or a departure from the convention that is noticed by a contracting state, that through state channels information would be provided about these facts and the contracting parties are obliged to take corrective action.

• 1030

Mr. Forrestall: I appreciate that, Mr. Chairman.

Two other very brief technical ones: might I ask whether there is anything in this convention—which I think we all recognize sets forth minimum and not necessarily desirable standards—that would be in conflict with another matter this committee is seized of in Bill C-18, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods? I am thinking specifically about the markings on these containers; is there any conflict, or anything that might negate the good work we are trying to do within another bill?

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: Mr. Chairman, first, the answer to the last question is no. This bill and the convention apply to the structural integrity of the intermode containers used in international transport. It is minimum in the sense that these are the minimum standards governments impose on industry for containers used in international transport. They are by no means minimum standards with respect to the way industry itself applies standards. Industry for the most part applies the standards of the International Organization for Standardization, from which these standards are derived; these are only those standards applying to the safety aspects of the containers. Where there are dangerous goods problems attached to cargo moving in a container, the convention does not limit the regulations that attach to the dangerous goods aspect.

Mr. Forrestall: That was the answer I wanted. Finally, how does the minister know whether or not an inspector is qualified to act as an inspector? I asked that because we give the minister the prerogative of naming these inspectors, and I just wonder how we name inspectors. How do we determine whether they are competent and, as a matter of fact, how many are we talking about?

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: Perhaps the best way of answering that question is to give an overview of the inspection process we foresee, and the nature of . . .

Mr. Forrestall: I do not want a lengthy response.

Mr. Rose: No, it will be quite short.

[Traduction]

est donc suffisamment souple pour permettre à un tribunal compétent de se prononcer sans qu'il faille délibérer inutilement sur le choix de ce tribunal.

Sur le plan international, d'après ce que je sais présentement, il n'y a pas d'exigence spéciale quant au choix du tribunal. Nous parlons du cas des conteneurs endommagés ou signalés à l'attention des tribunaux ou des organismes de réglementation et qui sont sur le territoire d'un pays signataire. Il s'ensuit que dans l'éventualité d'une infraction remarquée par un pays signataire, les renseignements parviendront par les voies habituelles aux parties contractantes qui seront obligées de prendre des mesures correctives.

M. Forrestall: Je le comprends, monsieur le président.

Deux autres questions techniques très brèves: puis-je savoir si cette convention—qui, nous l'admettons tous, établit des normes minimales et pas forcément toutes celles qu'on souhaiterait—renferme des éléments quelconques susceptibles d'être en contradiction avec un autre texte dont le Comité est saisi, à savoir le Bill C-18, Loi sur le transport des marchandises dangereuses? Je songe en particulier aux indications apposées sur les conteneurs; y a-t-il contradiction ou quoi que ce soit qui puisse anéantir la tâche utile que nous essayons d'accomplir par le biais d'un autre projet de loi?

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: C'est à votre dernière question que je réponds tout d'abord, monsieur le président, et la réponse est non. Ce projet de loi et la convention s'appliquent uniquement au bon état des conteneurs intermodaux qu'on utilise dans les transports internationaux. C'est un minimum, en ce sens que ces normes sont celles que les gouvernements imposent au minimum au secteur privé pour les conteneurs utilisés dans les transports internationaux. Il ne s'agit en aucun cas des normes minimales que le secteur privé applique lui-même. La majeure partie du secteur privé applique les normes de l'Organisation internationale de normalisation dont celles-ci découlent; en l'occurrence, il s'agit uniquement de normes s'appliquant à la sécurité des conteneurs. Lorsque des marchandises dangereuses doivent être transportées par conteneurs, ce qui fait problème, la convention n'en limite pas la réglementation.

M. Forrestall: C'était la réponse que j'attendais. Pour terminer, comment le Ministre peut-il déterminer si un inspecteur est qualifié pour faire son travail? Si je pose cette question, c'est parce que nous habilitons le Ministre à nommer ces inspecteurs, et je m'interroge simplement sur la procédure suivie. Comment déterminons-nous s'ils sont compétents et, au fait, combien sont-ils?

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: La meilleure façon de répondre à cette question est sans doute de vous donner un aperçu de la procédure d'inspection telle que nous l'envisageons et de la nature de . . .

M. Forrestall: Je ne veux pas que la réponse soit longue.

M. Rose: Non, elle sera très courte.

[Text]

The responsibility for administering the regulations will fall under the Canadian Coastguard. For the most part, containers would come under the purview of government officials within ports of entry and exit to the country; thus it is natural that we would wish to have the marine surveyors of the Canadian Coastguard carry their principal role.

Where there are possibilities of incidents internal to the country such as sufferance warehouses, customs officials are alerted to the need to report incidents of obvious defects, and there would also be access, on call-basis, to the offices of the rail safety inspectors of the Canadian Transport Commission.

If I understood the last question, it was how many?

Mr. Forrestall: The question, Mr. Chairman, was whether we are contemplating the hiring a couple of hundred, or are we going to use existing knowledgeable people already in place under a number of agencies within our purview now?

Mr. Rose: There is no plan to add any additional resources for this particular purpose because the container industry has been found to be quite safe, and it is purely a matter of tightening up existing processes in place now. Thus, there is no intention or no need for any additional resources.

• 1035

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. In conclusion I am pleased to see this bill at the stage it is at now and I would hope that even later today we may be able to refer the matter back to the House so that the legislation required for ratification may come as quickly as possible. It is a positive step and one that, I think, we have a responsibility to move along as quickly as possible.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. I would like to bring to the attention of the committee a situation that perhaps could exist in any community in Canada but perhaps more primarily in Western Canada where we have a proliferation of elevators along with the considerable movement of dangerous goods. I recognize that it is impossible to relocate all the railroad trackage in the communities where both the communities and perhaps the industry would like to have it moved. I think it is so costly that it is an absolute impossibility. And the residents living in those communities are becoming increasingly concerned, especially since the problem at Mississauga, as to what happens if a catastrophe develops within a community. And, certainly, I could name several in my constituency that would fall in that category. But we did have a case just recently when an elevator caught on fire and it was in a small community where they really did not have the trackage...

The Chairman: Mr. Towers, I think basically you are pursuing a line of questioning which would be more appropriate to Bill C-18, which I hope we will get back to very briefly.

[Translation]

L'application de la réglementation relèvera de la Garde côtière du Canada. La plupart des conteneurs seront pris en charge par les autorités gouvernementales dans les ports d'entrée et de sortie du pays; il est donc normal que nous voulions permettre ceux qui, au sein de la Garde côtière du Canada, sont chargés de la surveillance maritime d'exercer leur rôle principal.

Lorsque des incidents risquent de se produire à l'intérieur du pays, notamment dans les entrepôts destinés aux marchandises dont les droits ne sont pas acquittés, les douaniers sont avertis de la nécessité de déclarer tous les cas d'infraction flagrante et, par ailleurs, il sera possible de s'adresser par téléphone au bureau des inspecteurs de la sécurité ferroviaire de la Commission canadienne des transports.

Si j'ai bien compris la dernière question, vous demandiez combien il y a d'inspecteurs?

M. Forrestall: Je voulais savoir, monsieur le président, si nous songeons à recruter 200 inspecteurs ou si nous allons recourir aux services des gens compétents qui sont déjà en poste dans un certain nombre d'organismes qui dépendent actuellement de nous.

M. Rose: Nous n'avons pas l'intention d'augmenter les effectifs à cette fin précise car nous avons constaté que le secteur des conteneurs présentait toute sécurité et qu'il s'agissait simplement de renforcer les procédures en vigueur. Il n'est donc nullement prévu ou nécessaire d'augmenter les effectifs.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Pour conclure, je suis ravi de voir que le projet de loi en soit rendu à ce stade et j'espère même que nous pourrions le renvoyer à la Chambre en fin de journée de manière à ce que la loi exigée pour la ratification soit promulguée aussi rapidement que possible. C'est un progrès qu'il nous incombe, je crois, d'accomplir le plus rapidement possible.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Je voudrais attirer l'attention du Comité sur un cas qui peut se produire dans n'importe quelle localité du Canada mais qui concerne sans doute plus directement l'Ouest où la prolifération des silos se conjugue au transport d'un important volume de marchandises dangereuses. J'admets qu'il est impossible de déplacer toutes les voies de chemin de fer là où le souhaiteraient aussi bien les populations locales que l'industrie. Cela coûterait si cher que c'est totalement impossible. Mais les habitants de ces localités s'interrogent de plus en plus, surtout depuis l'accident de Mississauga, sur ce qui arriverait si une catastrophe survenait dans une de ces localités. Et, à coup sûr, je pourrais en nommer plusieurs dans ma circonscription qui tomberaient dans cette catégorie. Tout récemment, le cas s'est produit dans une petite localité où un silo a pris feu alors qu'il n'y avait pas suffisamment de voies ferrées...

Le président: Je crois, monsieur Towers, que vos questions se rattacheront davantage au Bill C-18 auquel nous allons venir très rapidement, j'espère.

[Texte]

Mr. Towers: Is this not on the transportation of dangerous goods?

The Chairman: No, it is on safe containers.

Mr. Towers: Oh, I am sorry.

The Chairman: I wonder if I could ask you to hold your questioning until a bit later when we are back on bill C-18.

Mr. Towers: Okay, I thought we were doing both of them.

The Chairman: May I move then to Mr. McKenzie? Do you want to question on Bill C-21, Mr. McKenzie?

Mr. McKenzie: Yes, please.

The Chairman: Okay. I will get back to you, Mr. Towers, when it comes to Bill C-18. Thank you.

Mr. Towers: Thank you.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman and Mr. Bockstael, I want to ask you or the witnesses here what they are doing on the complaint that the Canadian airline pilots expressed a number of years ago on the transportation of dangerous cargo in aircraft. A number of years ago there was a fatal crash of a Pan-American World Airways cargo jet and it had been traced to inadequate regulations for the air shipment of hazardous materials and the lax enforcement of the regulations by the company and the Federal Aviation Administration. I know there was some concern expressed here in Canada, as I mentioned, by the Canadian airline pilots and I was wondering what steps have been taken since they first lodged their complaints and what type of inspection is going on now with the containers that are going aboard aircraft. Could you fill us in on what is being done?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, Mr. McKenzie, from the tone of your question I gather that you are referring more specifically to dangerous goods and not to containers in which they are placed. The question that you bring up about Canadian airline pilots and the transportation of dangerous goods is the one that is dealt with in Bill C-18. We do have at this time some 240 civil aviation inspectors, 120 located in the 6 regions and the other 120 at headquarters. They have an input in what type of containers should be used and it would be addressed more specifically under their regulations as to what can be transported on aircraft.

Mr. McKenzie: Under Bill C-18?

Mr. Bockstael: Yes.

Mr. McKenzie: Maybe these gentlemen can tell us if there has been any improvement in containers or any change in the type of containers that are aboard commercial aircraft today. After the Pan American crash and the complaints from the pilots were containers looked at with regard to the transportation of dangerous goods? Basically, what I am asking is this. Since they lodged their complaint a number of years ago, have

[Traduction]

M. Towers: N'est-il pas question du transport des marchandises dangereuses?

Le président: Non, il est question de la sécurité des conteneurs.

M. Towers: Oh, excusez-moi.

Le président: Je vais vous demander de bien vouloir réserver votre question jusqu'au moment où nous reparlerons du Bill C-18, c'est-à-dire un peu plus tard.

M. Towers: D'accord, je croyais que nous discussions des deux.

Le président: Puis-je donner la parole à M. McKenzie? Voulez-vous poser des questions sur le Bill C-21, monsieur McKenzie?

M. McKenzie: Oui, s'il vous plaît.

Le président: D'accord. Je vous redonnerai la parole, monsieur Towers, lorsque nous en serons au Bill C-18. Merci.

M. Towers: Merci.

M. McKenzie: Monsieur le président, je voudrais que M. Bockstael ou les autres témoins ici présents, me parlent des mesures qu'ils ont prises suite à la plainte déposée il y a quelques années par les pilotes de ligne canadiens à propos du transport aérien des cargaisons dangereuses. Il y a quelques années un avion-cargo de Pan-American World Airways s'est écrasé et l'on a attribué la cause de l'accident à l'insuffisance de la réglementation régissant le transport aérien des produits dangereux ainsi qu'au laxisme dont ont fait preuve la compagnie et l'Administration fédérale de l'aviation dans l'application de cette réglementation. Je sais que les pilotes de ligne canadiens ont exprimé certaines craintes et je me suis interrogé sur les mesures qui ont été prises après qu'ils aient porté plainte ainsi que sur la nature des inspections dont les conteneurs transportés par avion font actuellement l'objet. Pourriez-vous nous renseigner sur ce qui se fait?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: A en juger par le ton de votre question, monsieur McKenzie, j'en déduis que vous faites plutôt allusion aux marchandises dangereuses qu'aux conteneurs dans lesquels on les place. La question que vous posez à propos des pilotes de ligne canadiens et du transport des marchandises dangereuses trouve sa réponse dans le Bill C-18. Nous avons actuellement 240 inspecteurs de l'aviation civile dont 120 sont répartis dans les six régions, et les 120 autres sont rattachés à l'administration centrale. Ils ont leur mot à dire sur le type de conteneur qui doit être utilisé mais c'est la réglementation s'y rattachant qui détermine plus précisément ce que l'on peut transporter à bord des avions.

M. McKenzie: Le Bill C-18?

M. Bockstael: Oui.

M. McKenzie: Ces messieurs pourraient sans doute nous dire si l'on a amélioré les conteneurs ou si l'on a apporté des modifications à ceux qui sont actuellement transportés à bord des appareils commerciaux. La question du transport des produits dangereux a-t-elle été examinée après que l'avion de la Pan American se soit écrasé et à la suite des réclamations introduites par les pilotes? J'aimerais savoir si les conteneurs

[Text]

there been any changes in the type of containers that are aboard aircraft? I can pursue this further under Bill C-18, but maybe they can answer in respect of the containers for commercial aircraft.

• 1040

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Jean Charron (Assistant Deputy Minister, Coordination, Transport Canada): Mr. Chairman, maybe it will be useful to make a distinction at this stage. If the question was posed in the context of Bill C-21, it is important to indicate that this bill applies to general purposes containers that might be transported by air, but generally containers transported by air are special containers and regulations on these are provided for under the Aeronautical Act.

Now, Mr. Chairman, if you would like a specific answer to the question, although it pertains to dangerous goods, Mr. Ellison, I am sure, could elaborate on the question as to whether or not these have been approved.

The Chairman: I would prefer, if the members would agree, to leave questions pertaining to Bill C-18 until we return to the consideration of Bill C-18 later in the meeting.

Mr. McKenzie: Well, just a moment. We have a combination here and the Deputy Minister, I believe he is, stated that Mr. Ellison would give us a rundown on containers on aircraft and whether his department is responsible for what type of containers there are. I think the two bills are sort of combined. I think it will only take a minute for him to explain containers and whether he has anything to do with the type of containers aboard aircraft, because there has been concern registered over the last number of years, especially in respect of radioactive materials. This was quite a concern, so what are you doing about it? That is all I am asking. Is it all under control, and has there been some increased inspection since there were complaints registered by the Canadian Airline Pilots Association a number of years ago? That is all I am asking.

The Chairman: Okay, fine. Mr. Ellison will respond.

Mr. Duncan Ellison (Director, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman. Some years ago under the Aeronautics Act, the IATA, International Air Transport Association, Restricted Articles Regulations were brought into force for application to domestic air freight movements. Recently, in fact over the last two years, the International Civil Aviation Organization in Montreal, which is an intergovernmental body rather than an intra-industry body, commenced drafting a technical amendment to the Chicago Convention which deals with air freight movements with the Canadian Air Line Pilots Association and the Air Transport Association of Canada assisting the department's officials in the preparation of new regulations which will be ultimately produced under Bill C-18 dealing with air transport.

[Translation]

utilisés pour le transport par avion des produits dangereux ont été modifiés depuis l'introduction de cette plainte par les pilotes il y a quelques années déjà? Je pourrais reprendre cette question dans le cadre du Bill C-18, mais les témoins pourraient peut-être répondre à ma question en ce qui concerne les conteneurs utilisés pour des produits dangereux transportés par les avions commerciaux.

Le président: Monsieur Charron.

M. Jean Charron (sous-ministre adjoint, Coordination, Transports Canada): Je tiens à apporter une précision, monsieur le président. Si la question a été posée dans le cadre du Bill C-21, et je vous signale que ce projet de loi s'applique à tous les conteneurs utilisés pour le transport aérien, alors que généralement, on utilise des conteneurs spéciaux pour le transport aérien, conteneurs dont les caractéristiques sont régies par les dispositions de la Loi sur l'aéronautique.

Par ailleurs, M. Ellison pourra vous répondre en ce qui concerne la question de savoir si les conteneurs destinés au transport de produits dangereux ont été approuvés ou non.

Le président: Je préférerais, à condition que les membres du Comité soient d'accord, bien entendu, de remettre les questions relatives au Bill C-18 à une prochaine réunion lorsque ce projet de loi sera à notre ordre du jour.

M. McKenzie: Un petit instant. Le sous-ministre a dit que M. Ellison pourrait nous donner la liste des types de conteneurs utilisés à bord des avions et nous dire si ces conteneurs relèvent de la compétence du ministère. J'estime en effet qu'il existe un lien entre ces deux projets de loi. Il ne lui faudra que quelques minutes pour nous donner cette liste et pour nous dire si c'est bien le ministère qui détermine les types de conteneurs autorisés à bord des avions. C'est important vu les préoccupations suscitées par cette question au cours des dernières années, plus particulièrement en ce qui concerne le transport des matières radioactives. J'aimerais savoir quelles mesures ont été prises face à ces préoccupations. J'aimerais aussi savoir si vous avez la situation bien en main et si les inspections ont été multipliées depuis les plaintes déposées il y a quelques années par l'Association canadienne des pilotes de ligne.

Le président: D'accord. M. Ellison va vous répondre.

M. Duncan Ellison (directeur, Transport des matières dangereuses, Transport Canada): Merci, monsieur le président. Aux termes des dispositions de la Loi sur l'aéronautique, la IATA a adopté, il y a quelques années, des règlements régissant le transport aérien des produits dangereux dans les divers pays membres. Depuis deux ans, l'Organisation de l'aviation civile internationale dont le siège est à Montréal et qui est une organisation intergouvernementale et non pas sectorielle, a commencé à rédiger un amendement technique à la convention de Chicago régissant le transport aérien de marchandises, l'Association canadienne des pilotes de ligne et l'Association du transport aérien du Canada apportant leur concours aux fonctionnaires du ministère en vue de l'élaboration de nouveaux règlements qui feront éventuellement partie du Bill C-18 sous la rubrique du transport aérien.

[Texte]

In addition to that, the Air Transport administration of the department has commenced giving specific dangerous goods training to its civil aviation inspectors, which Mr. Bockstael mentioned to you, and we are working with both the airline and the carrier associations to expand the training and the awareness that goes along with this. Specifically, the method of containing dangerous goods for air transport is being very closely examined but, generally speaking, the pilots and the carriers are being satisfied that the means of containment are in fact satisfactory.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: That is fine. That is a good complete answer. I will feel a lot safer now when I go aboard a DC-9 Friday night, and I will continue with the rest of my questioning when we get back to Bill C-18.

Le président: Monsieur Maltais.

M. Maltais: Monsieur le président, vous excuserez ma voix, mais j'ai une vilaine grippe.

Ma question est la suivante: combien y a-t-il de conteneurs au Canada qui sont dénombrés comme tels? Est-ce que les mesures qui vont s'appliquer pour les normes de sécurité, le seront pour des conteneurs déjà construits ou ceux qui le seront? Et quel genre de modifications prévoyez-vous par rapport aux analyses qui ont été faites antérieurement? Ces transformations seront-elles extrêmement coûteuses par conteneur? Quand on parle de sécurité minimale, à part la question d'ajouter les plaques d'agrément de sécurité, concrètement cela veut dire quoi pour modifier ces conteneurs, afin qu'ils répondent véritablement à des critères de sécurité minimaux?

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, je vais laisser mon associé, M. Rose, répondre à la question au sujet du nombre de conteneurs.

Par ailleurs, en ce qui a trait aux deux autres points soulevés par M. Maltais, les mesures seront appliquées et aux nouveaux conteneurs et aux conteneurs déjà en existence. Les modifications seront-elles coûteuses? Nous en prévoyons très peu. Tout ceci, dû au fait que l'industrie canadienne de conteneurs construit ces conteneurs et les maintient déjà en fonction de normes très élevées.

Nous ne croyons pas que les normes prévues en vertu de ce projet de loi exigeront des modifications sérieuses ou coûteuses aux conteneurs déjà sur le marché.

Monsieur le président, M. Rose pourrait sans doute répondre à la question partant sur le nombre de conteneurs.

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: Mr. Chairman, I do not have an accurate figure of the exact number of containers in Canada. We do know that there is something of the order of half a million to 700,000 container movements in the country a year and that the international population is in excess of two million. I could perhaps get more information for the hon. member on the exact number. I believe it is increasing all the time. Cast

[Traduction]

Par ailleurs, la Direction du transport aérien du ministère a mis sur pied, à l'intention des inspecteurs de l'aviation civile, un programme portant sur le transport de certains produits dangereux, ainsi que M. Bockstael vous l'a expliqué. Nous essayons, conjointement avec l'Association des pilotes et l'Association des transports aériens, d'étendre ce programme de formation de façon à ce que les inspecteurs soient mieux sensibilisés à ce problème. Le confinement des produits dangereux destinés au transport aérien fait donc l'objet d'une étude détaillée. Je puis dire que dans l'ensemble, les pilotes ainsi que les transporteurs aériens estiment que les méthodes de confinement utilisées sont satisfaisantes.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Parfait. Voilà une réponse détaillée. Je serai désormais bien plus tranquille lorsque, le vendredi soir, je monte à bord d'un DC-9; j'attendrai pour poser mes autres questions que nous reprenions l'étude du Bill C-18.

The Chairman: Mr. Maltais.

Mr. Maltais: Mr. Chairman, you will have to excuse my voice as I have a bad case of flu.

My question is the following: how many containers does Canada actually classify as such? Will safety standards apply to containers already built, or only to those which are yet to be built? What changes do you foresee compared to previous surveys? Will these changes be extremely costly on a unit basis? Concerning minimum safety, and aside from the question of increasing the number of safety approval plates, I should like to know in what way these containers have to be modified in order to meet minimum safety standards.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, I will ask my associate, Mr. Rose, to answer the question concerning the number of containers.

As for the other two points raised by Mr. Maltais, safety standards will apply both to new and old containers. You asked whether these changes will be costly. We do not think so, mainly because the Canadian container industry is building and maintaining them in accordance with very strict safety standards.

We do not feel, therefore, that the new standards included in this bill will require major and costly changes to be made on the containers now on the market.

I will now ask Mr. Rose to answer the question concerning the number of containers.

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: Je n'ai pas sur moi le chiffre exact des conteneurs utilisés au Canada. Un demi million à 700,000 conteneurs sont utilisés au Canada chaque année tandis que leur nombre dépasse deux millions au plan international. Si le député y tient, je pourrais lui fournir des chiffres plus précis. De toute façon, ces chiffres sont en augmentation constante. Ainsi la société Cast North America Limited est justement en train

[Text]

North America Limited, for instance, is increasing its fleet right now and it is very difficult to keep on top of the exact numbers. Perhaps it would satisfy the hon. member if he . . .

M. Maltais: Monsieur le président, j'aurais une question supplémentaire.

Le président: Monsieur Maltais.

M. Maltais: Quelle est la longévité d'un conteneur comme tel, après utilisation? Le paragraphe 3 de l'exposé dit ceci, et je cite:

En plus de cet agrément initial ces propriétaires devront inspecter périodiquement leurs conteneurs suivant des méthodes approuvées.

Peut-être est-ce au niveau de la réglementation, mais «inspecter périodiquement», cela veut dire tous les six mois, une fois par année? Est-ce que l'on peut savoir ce qu'il en est exactement?

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: Mr. Chairman, the lifespan of a container has been estimated as period of approximately 15 years. That depends, of course, on the level of maintenance carried out on the container and the nature of the service the container is used in.

To answer the question as completely as possible, the convention sees two things fundamentally. One is an initial approval of existing and new containers, meaning that they have to meet certain minimum structural requirements. In addition to that, it has to be subjected to a periodic re-examination. The periodic re-examination cannot exceed a period of two years, according to the convention. The way this procedure is implemented internationally varies with the contracting state. Procedures may be prescribed, as they are in the case of the United Kingdom, or they may be approved. In our case, we tend to approve procedures. The owner will provide fundamental information on the type of inspection to be carried out, the qualifications of persons carrying out the inspection, the nature of the trade that the container is operating in and, based on this information, which will be more or less in line with its current operational practice, the administration, which is the Canadian Coast Guard, will approve the period of examination or disapprove it. The ultimate decision is to approve the period or not. We will provide advice to the owner on what the period should be and if certain areas of the submission were changed or were amended or were improved, the extended period could perhaps be approved. The intent is to interfere as little as possible with the current industry practice. Industry indicates that they are carrying out their periodic inspections. We are inclined to believe them and simply approve, where we can, the existing practice.

• 1050

M. Maltais: Merci.

M. Bockstael: Est-ce que je peux ajouter quelque chose, monsieur le président?

Le président: Bien sûr, monsieur Bockstael.

[Translation]

d'accroître le nombre de ses conteneurs, si bien qu'il est très difficile d'en connaître le nombre exact à telle ou telle date.

Mr. Maltais: Mr. Chairman, I have a supplementary.

The Chairman: Mr. Maltais.

Mr. Maltais: What is the lifespan of a container? Paragraph 3 of the statement says the following, and I quote:

Besides the safety approval plates the owners will have to carry out periodic inspections of their containers according to approved methods.

What exactly is meant by periodic inspection, every six months, or once a year? Could you tell us what exactly is meant by that?

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: En principe, un conteneur devrait pouvoir servir une quinzaine d'années. Cela dépend bien entendu, de la qualité de l'entretien ainsi que des conditions dans lesquelles il a été utilisé.

Je vais essayer de répondre à votre question de façon aussi précise que possible; la convention envisage cette question sous deux angles. D'une part, des conteneurs, tant usagés que neufs, doivent être approuvés, c'est-à-dire qu'ils doivent répondre à une série de critères de sécurité minimale. De plus, ils doivent faire l'objet d'inspections périodiques. Aux termes de la convention, ces inspections doivent se faire au moins une fois tous les deux ans. Les modalités d'application de la convention varient d'un pays à l'autre. Ainsi en Grande-Bretagne, les modalités d'inspection sont stipulées alors qu'ailleurs ces modalités sont approuvées, ce qui est le cas notamment chez nous. Le propriétaire doit fournir les données essentielles sur le genre d'inspection à effectuer, la compétence des inspecteurs, la nature des matières transportées; l'Administration, la Garde côtière canadienne, se fondant sur les renseignements, qui sont sensiblement les mêmes que ceux qu'on exige actuellement, approuvera les périodes proposées ou les rejettera. La décision ultime porte sur l'approbation ou non de la période. Nous fournissons des conseils aux propriétaires sur la durée de cette période et si certains aspects du contenant sont modifiés ou amendés ou encore améliorés, il se peut qu'une prolongation de la période soit acceptée. Notre intention est d'entraver le moins possible les pratiques actuelles de l'industrie. L'industrie nous dit qu'elle effectue des inspections périodiques. Nous sommes portés à la croire et à approuver tout simplement, lorsque nous le pouvons, les pratiques existantes.

Mr. Maltais: Thank you.

Mr. Bockstael: May I add something, Mr. Chairman?

The Chairman: Of course, Mr. Bockstael.

[Texte]

M. Bockstael: Apparemment, pour mettre une plaque de sécurité sur les conteneurs en usage, plaque qui coûte \$2, dépendant du genre de conteneur, cela peut aller jusqu'à \$18. Tandis que l'installation d'une plaque au moment de la fabrication coûterait environ \$5.

Maintenant, en ce moment tous les conteneurs doivent rencontrer les normes de l'Organisation internationale de la normalisation, et ceci varie d'un conteneur de cargaison générale, à un conteneur de cargaison isolée ou cargaison réfrigérée; ces coûts-là sont déjà déterminés. Ceci n'occasionne pas d'augmentation ou de hausse importante du coût de l'approbation de ces conteneurs. Tandis qu'à l'inspection il est évident qu'au port d'entrée, si un inspecteur marquait un conteneur pour passer un test ou une inspection, cela serait automatiquement requis, à ce moment-là. D'autre part, les procédures normales selon les normes internationales continuent d'être appliquées pour tous ces conteneurs-là durant leur période d'utilisation.

M. Maltais: Merci.

The Chairman: Thank you. Mr. McRae

Mr. MacRae: I just wanted to know a couple of things about the nature of containers in the aircraft particularly. When you have an aircraft . . .

The Chairman: Mr. McRae?

Mr. McRae: Yes.

The Chairman: Bill C-21, as I understand it, does not apply to aircraft containers. I wonder if we could leave that questioning until we return to Bill C-18?

Mr. McRae: All right, if you put me on for C-18, I also wanted to deal with the question of how containers were being stored. I am interested in the aircraft side of the thing in that connection. Also, specific containers, that is containers which contain spent fuel bundles, nuclear fuel bundles which are a very common commodity being transferred between Douglas Point and Pickering and points in the West, going through Thunder Bay specifically. How does this Bill in some way affect the containment of those fuel bundles when they are being moved by rail, or by truck if they might be moved by truck?

Mr. Charron: Mr. Chairman, this relates specifically to the provisions of bill C-18. If you wish to provide an answer now we will; if you want to wait . . .

The Chairman: If there is no relationship between that and Bill C-21, I will give Mr. McRae an opportunity to ask his question again when we revert to Bill C-18.

Mr. McKenzie: On a point of order, Mr. Chairman, did I understand you to say that this Bill C-21, when we are talking about containers has nothing to do with containers in the air?

The Chairman: That is my understanding. I will ask Mr. Charron to speak to it.

[Traduction]

Mr. Bockstael: It would seem that the cost of installing a \$2 Safety approval plate on an existing container can, depending on the type of container, be as high as \$18. On the other hand, the installation of the plate during production costs about \$5.

At the moment, all containers must meet the standards of the International Organization for Standardization which depend, in turn, on the type of container, be it for general cargo, insulated cargo or refrigerated cargo; the costs are already determined. None of this results in a significant increase in the cost of approving the containers. While it is obvious that with inspection at a port of entry, if an inspector marks a container for a test or an inspection, it will become automatic, at that time. It must nevertheless be noted that normal procedures, conforming to international standards, will continue in the case of all these containers during their period of use.

Mr. Maltais: Thank you.

Le président: Merci. Monsieur McRae.

M. McRae: J'aimerais simplement savoir deux choses au sujet du genre de contenant dont on se sert plus particulièrement dans les avions. Lorsque vous avez un avion . . .

Le président: Monsieur McRae?

M. McRae: Oui.

Le président: Le Bill C-21, à ma connaissance, ne vise pas les contenants qu'on transporte par avion. Peut-être pourrions-nous attendre, pour poser ce genre de question, que nous reprenions l'étude du Bill C-18?

M. McRae: Très bien, si vous voulez bien inscrire mon nom pour le Bill C-18. Je voulais également parler de la façon dont on entrepose les contenants. Je m'intéresse plus particulièrement à ce que l'on fait dans l'industrie de l'aviation à ce sujet. Je m'intéresse particulièrement aux contenants à vocation spéciale, c'est-à-dire ceux dans lesquels on transporte les faisceaux de combustible irradié, les faisceaux de combustible nucléaire, produits très communs que l'on transporte de Douglas Point et Pickering vers l'ouest en passant plus précisément par Thunder Bay. Que prévoit le présent projet de loi ce dans le cas de ces faisceaux de combustible lors de leur transport par rail ou par camion, si l'on utilise des camions?

M. Charron: Monsieur le président, la question porte précisément sur les dispositions du Bill C-18. Si vous désirez que nous répondions maintenant, nous le ferons; si vous voulez que nous attendions . . .

Le président: S'il n'y a aucune relation entre cette question et le Bill C-21, je donnerai l'occasion à M. McRae de poser sa question lorsque nous reprendrons l'étude du Bill C-18.

M. McKenzie: J'invoque le règlement, monsieur le président, ai-je bien compris, vous avez dit que le Bill C-21, qui porte sur les contenants n'a rien à voir avec les conteneurs utilisés dans les airs?

Le président: C'est ce que j'avais compris. Je vais demander à M. Charron de préciser.

[Text]

• 1055

Mr. Charron: This bill would apply to general service containers that might be carried by air, but most containers carried by aircraft are special containers. In other words, general cargo containers that are used on vessels, on trains, if they are carried by air, would still be subject to this bill. But most containers carried by air are special containers designed for that purpose and if they contain dangerous goods then they would be regulated by the proposed legislation on the transport of dangerous goods.

Mr. McKenzie: Under Bill C-18?

Mr. Charron: Right.

Mr. McKenzie: So what I was talking about or what Mr. McRae just brought up about air containers does not apply to Bill C-21; it is Bill C-18.

Mr. Charron: That is right.

Mr. McKenzie: All right, that clears it up. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. That was the point I was trying to make; maybe I did not make it very well.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, you are talking about inspectors and it says "train", go on board any vehicle including ship or train. Now where are the inspectors going to come from? Will they be CTC inspectors? If this is true then we have a shortage of inspectors. How are they going to do the extra work? Are you going to use the members of the car department of the CNR and the CPR? Are they going to be included as inspectors because they now inspect cars?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: This question was put in the context of the other bill but it applies here, Mr. Turner. The CTC has 100 person-years in inspection; one-quarter of them are at headquarters and the remaining three-quarters are located regionally. In addition, the department has 27 person-years allocated to the transportation of dangerous goods branch in the co-ordination group.

There is a question of developing specialists in each region, training a specialist in each region to supervise and make use of all these inspectors in all the modes, whether it be air, marine or land. All these inspectors have a primary concern about the transportation safety, first of all, but they also are involved in the concern for the transportation of dangerous goods and their containers.

Really, if I may make a personal observation, when a new by-law in a municipality is written the same police officers can apply the implementation of that by-law and not say that that is out of our jurisdiction. In all of these inspection departments it is not an unwarranted load to say that while you are doing your normal or your primary-concerned inspection you can also keep an eye out for the transportation of dangerous goods and their containers. But in due course when the implementa-

[Translation]

M. Charron: Ce projet de loi vise les conteneurs tout usage, qui peuvent être transportés par avion, mais la plupart des conteneurs transportés par avion sont d'un type spécial. En d'autres termes, si les conteneurs tout usage qu'on utilise dans les navires et dans les trains étaient utilisés dans les airs, ils seraient assujettis aux dispositions de ce projet de loi. Toutefois, la plupart des conteneurs transportés par avion sont d'un type spécial et conçus à cette fin; s'ils contiennent des produits dangereux, ils seront alors assujettis au projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses.

M. McKenzie: Le Bill C-18?

M. Charron: C'est juste.

M. McKenzie: Donc ma question, et celle soulevée il y a un instant par M. McRae sur les conteneurs transportés par avion ne sont pas du domaine du Bill C-21; cela touche le Bill C-18.

M. Charron: C'est exact.

M. McKenzie: Très bien, c'est clair maintenant. Merci.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. C'est ce que je tentais de vous faire comprendre; peut-être ne me suis-je pas très bien expliqué.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le président, où il est question des inspecteurs, il est dit «trains», montez à bord d'un véhicule, y compris les trains, bateaux... J'aimerais savoir d'où vont venir ces inspecteurs? De la CCT? Si c'est le cas, il y a déjà pénurie d'inspecteurs. Comment vont-ils pouvoir faire ce travail supplémentaire? Allez-vous faire appel aux employés du service des wagons du CN et du CP? Allez-vous les désigner comme inspecteurs parce qu'ils inspectent maintenant des wagons?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: C'est dans le contexte de l'autre bill qu'il en a été question, mais il en est de même ici, monsieur Turner. La CCT consacre cent années-personnes à l'inspection; un quart de l'effectif se trouve au siège social et les trois quarts dans les régions. En outre, le ministère a attribué 27 années-personnes au groupe de la coordination de la direction du transport des marchandises dangereuses.

Il est question de former des spécialistes dans chaque région pour exercer la surveillance et d'utiliser aussi tous les inspecteurs dont nous disposons quel que soit le mode de transport, aérien, maritime et terrestre. Bien que tous ces inspecteurs s'intéressent avant tout à la sécurité des moyens de transport, ils sont également concernés par le transport des marchandises dangereuses et de leurs conteneurs.

Si vous me permettez une remarque personnelle, lorsqu'une municipalité promulgue un nouvel arrêté, ce sont les mêmes agents de police qui doivent veiller à sa mise en œuvre; ils ne peuvent pas dire que ce n'est pas dans leurs attributions. Dans le cas de tous ces services d'inspection, il est normal de demander à l'inspecteur qu'il surveille également le transport des marchandises dangereuses et de leurs conteneurs dans l'exercice de ses fonctions habituelles. Évidemment, avec le

[Texte]

tion of this comes along, there may be additional people required to meet future requirements.

Mr. Turner: Trains now carry containers, and in these containers could be any type of goods. Who does the inspecting right now?

Mr. Charron: The inspection is the responsibility of the Canadian Transport Commission.

Mr. Turner: Who is doing the inspection? Say you go to the Toronto yard or the Halifax yard, who is doing the inspection now of the car? Is it the car department men of the CPR or the CNR?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. My understanding, because this is a CTC responsibility, is that there are three levels of inspection at the moment. Primarily, the inspection takes place by the employees of the railway companies concerned. Their inspection may be randomly verified by activities of inspectors of the American Railroad Association and, furthermore, may be randomly verified by inspectors of the CTC who are located in various regions of the country.

I think, in general terms, the self-inspection by the railways is the paramount one.

Mr. Turner: That is the car department men?

Mr. Ellison: Yes.

Mr. Turner: Now the CNR has just issued an order that they are going to lay off 600 car department men. What about the inspection of these containers and cars that the containers are on? Who is going to do the work?

• 1100

The other question is the same thing. Clause 3.(1)(c) says: "respecting the maintenance and repairing of containers". Now who is going to repair them if you lay off 600 across this country?

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, I do not have any information as to why the railroad is laying off people. Mr. Rose will respond to the specific question on the clause of the bill referred to by the member, but I might mention that in the review of the aspect of this bill that relates to safety, as well as those aspects of transport of dangerous goods that relate to rail safety, we should bear in mind that the previous government instituted an inquiry into the Mississauga accident and gave the commissioner some rather broad terms of reference, which were contained in a press release at the time. We are prepared to make that available at the next meeting of the Committee, but I would like to quote one item of the terms of reference, item No. 4. The commissioner makes particular reference in his inquiry to:

The adequacy of the existing practices, procedures and maintenance standards followed by the railways and the frequency of maintenance to ensure that the standards

[Traduction]

temps, il se pourrait bien qu'une fois la loi en vigueur, il faille du personnel supplémentaire pour répondre aux besoins à venir.

M. Turner: Les trains transportent déjà des conteneurs qui peuvent renfermer toutes sortes de produits. Qui s'occupe actuellement de l'inspection?

M. Charron: C'est la Commission canadienne des transports qui est responsable de l'inspection.

M. Turner: Qui fait l'inspection? Supposons que vous alliez à la gare de triage de Toronto ou de Halifax; qui inspecte actuellement les wagons? Est-ce que ce sont les préposés au service des wagons du CP ou du CN?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. A ma connaissance, puisqu'il s'agit d'une responsabilité de la CCT, il y a actuellement trois niveaux d'inspection. Tout d'abord, il y a l'inspection effectuée par les employés de la société de chemins de fer concernée. Cette inspection peut être contrôlée, au hasard, par les inspecteurs de la American Railroad Association ou encore, toujours au hasard, par les inspecteurs de la CCT qui se trouvent dans diverses régions du pays.

Dans l'ensemble, je crois que l'inspection effectuée par les sociétés de chemins de fer elles-mêmes est la plus importante.

M. Turner: Celle qui est effectuée par les préposés au service des wagons?

M. Ellison: Oui.

M. Turner: Le CN vient tout juste d'annoncer la mise à pied de 600 hommes du service des wagons. Qu'advient-il de l'inspection des conteneurs et des wagons qui les transportent? Qui fera le travail?

L'autre question est du même ordre. L'article 3.(1)(c), indique ce qui suit: «prévoir l'entretien et la réparation des conteneurs». Mais qui va les réparer si vous congédiez ces 600 personnes au Canada?

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Je n'ai aucun renseignement sur les raisons qui poussent la société de chemins de fer à congédier du personnel. M. Rose répondra au sujet de l'article cité par le député mais je me permets d'indiquer que lorsqu'on étudie dans ce Bill la question «sécurité» ainsi que les autres aspects du transport ferroviaire des produits dangereux, il faut tenir compte du fait que le gouvernement précédent avait lancé une enquête lors de l'accident de Mississauga et avait donné au Commissaire un mandat relativement étendu, exposé dans un communiqué de presse publié à l'époque. Nous sommes prêts à vous fournir ces renseignements lors de la prochaine réunion du Comité mais j'attire votre attention sur l'article 4 qui décrit ce mandat. Le commissaire, dans son rapport d'enquête, insiste sur le fait.

Que les mesures de sécurité et les normes d'entretien ainsi que les procédures qui étaient alors suivies par les compagnies de chemins de fer étaient suffisantes et que ces

[Text]

related to the handling and carriage of dangerous goods by rail are complied with;

This does not answer the question, but I think it is important to remind ourselves, Mr. Chairman, that there is a very serious inquiry going on involving a lot of people and interested parties; and the results of this inquiry I think will provide us with the kind of information on the basis of which certain decisions have to be made about, specifically, adequacy for that matter.

I think Mr. Rose can refer to the specific question that was asked.

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: Mr. Chairman, in leading up to the answer, it should be made clear, I think, that in Bill C-21 and in the International Convention for Safe Containers, which the bill implements, we are dealing with containers used in international transport. The containers used in international transport enter the country and are limited to a period of 180 days, I believe, before they have to exist the country again, so the inspections have been centred in the ports that would catch most of the incidents, if not all of the incidents. The weight of the bill, and the weight of the convention again, is directed towards the owner carrying out the maintenance, the owner carrying out the inspection and the owner making sure that he carries out the original safety approval of the containers. Therefore, the owner is presumed, for the most part, to identify containers that have safety defects or defects that could place any person in danger, and would, in his own right, move such a container to an appropriate repair facility, or safely transport it to a destination and then to a repair facility, or out of the country, as he sees his operational requirements.

Just to follow up a little further to identify what is meant by maintenance and repair, the maintenance aspect is linked to the re-examination of the container, which we discussed a little earlier, and the repair is linked to an approval of repair facilities through an agreement with owners and classification societies in Canada on a standard for approval. So owners, having agreed to this minimum standard for repair facilities in advance, will move their containers that suffer defects which could place a person in danger. They would make that decision; they would define the specifications for repair, and then they would articulate them to the repair facility so that this would all be documented. So it is basically a process of agreement between government, industry, classification societies and repair facilities.

The Chairman: Thank you, Mr. Rose.

Mr. Turner, a final question.

• 1105

Mr. Turner: Mr. Rose, you said the owners would make the decision and the containers would go to the repair facility. If you are laying off people right across the country, how are you going to do the repairs of the containers affected? They have

[Translation]

dernières procédaient à un entretien suffisamment fréquent pour assurer le respect des normes fixées par la manutention et le transport des produits dangereux dans le cas du transport ferroviaire.

Cela ne répond pas à la question posée mais je crois qu'il est bon de se rappeler qu'actuellement se déroule une enquête très poussée à laquelle participent de nombreuses gens y compris les intéressés, et que les résultats de cette enquête nous fourniront, je le suppose, des renseignements qui permettront de décider si tout était conforme.

Je crois que M. Rose est libre maintenant répondre à la question qui a été posée.

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: Pour commencer il faut préciser que dans le bill C-21 et la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, que cette loi permettra de ratifier, il est question des conteneurs utilisés pour le transport international. Je pense qu'une fois ces conteneurs entrés dans le pays ils ne peuvent y séjourner plus de 180 jours et que, par conséquent, les inspections se concentreront dans les ports où pourraient se produire le plus d'accidents sinon la totalité des accidents. A nouveau, le bill et la Convention insistent sur la responsabilité du propriétaire qui doit assurer l'entretien, l'inspection et obtenir à l'origine l'agrément des conteneurs en matière de sécurité. Par conséquent, c'est au propriétaire qu'il appartient surtout de détecter les conteneurs dont la sécurité laisse à désirer et qui risqueraient de mettre des personnes en danger. Il lui incombe de transporter ces conteneurs dans un endroit où on peut les réparer ou de les faire sortir du pays.

Je voudrais maintenant préciser ce qu'on entend par entretien et réparation. L'entretien comprend la révision du conteneur, dont nous avons discuté tout à l'heure, et la réparation suppose que les propriétaires et les organismes de normalisation se soient mis d'accord sur les critères permettant d'obtenir l'approbation des services de réparation. Donc, les propriétaires, ayant accepté de respecter ces normes minimales, expédieront les conteneurs défectueux et susceptibles de mettre des gens en danger vers les services en question. C'est au propriétaire qu'il appartient de prendre cette décision de définir les réparations à effectuer et de veiller à ce que ces réparations soient faites dans les services voulus; tout cela doit pouvoir être prouvé, document à l'appui. Il faut donc essentiellement que le gouvernement, les entreprises, les organismes de normalisation et les services de réparation s'entendent.

Le président: Merci, monsieur Rose.

Monsieur Turner, ce sera votre dernière question.

M. Turner: Monsieur Rose, vous avez indiqué que les propriétaires décideraient si les conteneurs seraient envoyés aux services de réparation. Mais si vous congédiez du personnel partout au Canada, comment allez-vous faire ces réparations?

[Texte]

so much work now they do not know what to do with themselves and they are still laying off help. So what is the use of passing this bill?

An hon. Member: They are making money, Charlie.

Mr. Turner: Well, that is what the CNR is interested in—making a buck. But they are laying off help to do it.

Mr. Bockstael: There is no comment on an official level.

The Chairman: From the point of view of the order of the meeting, I do not believe the witnesses before the Committee today are competent to respond on the actions of CN. I think there would be a more appropriate time when we can pursue that matter before the Committee.

Mr. Turner: Just a minute, Mr. Chairman. If we are going to haul these things on the CNR and the CPR and you have no inspectors—the inspectors are being laid off; these are the men who do the job now—what is the use of passing the bill?

The Chairman: Well, I think the answer to the question, Mr. Turner, is the bill enables government through the acceptance of an international convention to ensure that the containers are in fact properly inspected and to issue instructions accordingly. Mr. Charron would like to comment on that question.

Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, just a further clarification. What is envisaged under this bill (a) has to do with containers used in international trade only; (b) they are in the country only 180 days maximum. The inspection is to be carried out at the point of entry. A container found not to meet the standards will not be allowed to go on rail. So the problem really will not present itself on the rail with those containers which are the subject matter of this bill.

Mr. Bockstael: May I make an observation, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: A container coming into the country under international convention is not necessarily going to be directed to the CN shops. The manufacturers of that particular container, if they have an affiliated company or an agency or a company with which they contract to maintain and repair their containers once they arrive in Canada, will not necessarily hit the CN shops. On the other hand, a container being shipped from the central part of Canada to a port for international use, if it is deemed in damaged condition by railroad inspectors, will not be shipped under those terms if it is withdrawn from shipment, and then it may be under those circumstances that the shipper was prepared to have the container serviced. First of all the goods would have to be sent back to the manufacturer to recover whatever material is in the container and then the container serviced by that particular manufacturer's contractor or supplier of containers. So really we are going into a sphere of — we are assuming any container found defective

[Traduction]

Ce personnel est déjà surchargé. Donc, à quoi bon adopter ce projet de loi?

Une voix: C'est pour gagner de l'argent, Charlie.

M. Turner: Naturellement c'est ce qui intéresse le CNR, gagner de l'argent, et c'est en congédiant du personnel qu'ils veulent y parvenir.

M. Bockstael: Aucun commentaire à ce sujet n'a été fait officiellement.

Le président: Pour tout dire, je ne crois pas que les témoins qui comparaissent aujourd'hui soient à même de répondre des mesures prises par le CN. Je crois que nous pourrions trouver un moment plus opportun pour discuter de cette question en Comité.

M. Turner: Je m'excuse, monsieur le président, mais si nous voulons faire transporter ces marchandises par le CN et le CP et qu'il n'y a pas d'inspecteurs disponibles parce qu'ils ont été congédiés, alors que ce sont eux qui sont responsables de ce travail, à quoi bon adopter ce projet de loi?

Le président: Je crois que la réponse est, monsieur Turner, que le projet de loi permet au gouvernement, en acceptant une Convention internationale, de s'assurer que les conteneurs ont été effectivement et convenablement inspectés et il lui permet de donner des directives en conséquence. Monsieur Charron veut-il ajouter quelque chose?

Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, pour mieux éclaircir cette affaire, je dirais que dans ce bill on ne se propose de s'occuper premièrement que des conteneurs utilisés pour le commerce international, et, deuxièmement, des conteneurs qui ne séjourneront que 180 jours chez nous. L'inspection doit se faire à l'arrivée et, lorsqu'un conteneur ne répondra pas aux normes, on interdira qu'il soit transporté par chemin de fer. Donc, ces conteneurs visés par ce bill ne soulèveront en fait aucun problème pour le transport ferroviaire.

M. Bockstael: Puis-je apporter une remarque, monsieur le président?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Un conteneur qui entre dans notre pays et qui est assujéti à la Convention internationale ne va pas nécessairement être dirigé vers un atelier du CN. Lorsque les fabricants de conteneurs sont affiliés à une société, à une agence ou à une compagnie avec laquelle ils ont passé un contrat d'entretien et de réparation pour les conteneurs qui entrent au Canada, lesdits conteneurs ne seront pas nécessairement dirigés vers les ateliers du CN. D'autre part, un conteneur qui arrive d'une région centrale du Canada dans un port, en vue du commerce international, et qui a été jugé défectueux par les inspecteurs ne sera pas expédié dans ces conditions; et c'est sans doute dans un cas semblable que l'expéditeur décidera de le faire réparer. Il faudra tout d'abord que les marchandises soient renvoyées au fabricant pour que ce dernier récupère ce qui se trouve dans le conteneur, puis celui-ci sera réparé par l'entreprise qui aura passé contrat avec le fabricant ou par le fournisseur des conteneurs. Par conséquent, nous émettons

[Text]

would have to go to a railroad shop to be repaired rather than to the manufacturers of that particular container.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael and Mr. Turner.

With the approval of the Committee, I would like for a moment to have the Committee consider the subcommittee report.

The Subcommittee met this morning prior to the meeting of this Committee and I would like to submit a report now. Unfortunately it has to be oral because there was not time for our Clerk to get it typed so we could circulate copies. Basically, this morning we took three decisions: first, that the committee complete questioning on Bill C-18, an Act to promote public safety — I might add that is questioning of departmental officials — in the transportation of dangerous goods this morning and includes that Bill C-21, An act to implement the international convention for safe containers; secondly, that Vote 1 of Departmental Administration Program under Transport in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980, be considered on Thursday, June 5, 1980; and thirdly, that the committee request authority to spend up to ten days travelling to eastern and western Canada to Transport establishments while considering Vote 1 under Transport in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980, during the late summer and early fall of the First Session of the Thirty-second Parliament.

• 1110

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, in order to be a bit more specific about the time parameters for travel, it might be appropriate to indicate that this travel period commence after Labour Day and conclude not later than the recall of Parliament.

The Chairman: That is a suggestion.

Mr. McDermid: I will move an amendment, Mr. Chairman, if that is in order.

The Chairman: Yes, that is quite in order.

Mr. McDermid: I move that the Second Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be amended by adding thereto that this travel period commence after Labour Day and conclude not later than the recall of Parliament.

Amendment agreed to.

Mr. Forrestall: I move that the Second Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure, as amended, be concurred in.

Motion agreed to.

Mr. McRae: Mr. Chairman, is a copy of the report available?

The Chairman: We will circulate it. It will be printed in the *Minutes* anyway, but I think it would be a good idea to have a copy reported. It still has to be translated as well, Mr. McRae.

[Translation]

l'hypothèse que tout conteneur jugé défectueux doit être renvoyé dans un atelier des chemins de fer pour être réparé plutôt qu'au fabricant.

Le président: Merci, monsieur Bockstael et monsieur Turner.

Avec l'approbation du Comité, j'aimerais qu'on examine le rapport du sous-comité.

Le sous-comité s'est réuni ce matin avant notre réunion et j'aimerais vous soumettre son rapport. Malheureusement, je dois le faire verbalement car notre greffier n'a pas eu le temps de l'imprimer pour que nous puissions en distribuer des copies. Nous avons pris trois décisions: tout d'abord, que le Comité finisse d'entendre les questions au sujet du bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses — c'est-à-dire, que le Comité en termine ce matin avec les questions posées aux fonctionnaires du ministère sur le transport des marchandises dangereuses — et que le Comité termine son étude du Bill C-21, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs... deuxièmement, que le crédit 1 du Programme de l'administration centrale sous la rubrique Transports du budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980 soit étudié le jeudi 5 juin 1980; et troisièmement, que le Comité demande l'autorisation de prendre au plus 10 jours pour se rendre dans les services des transports de l'Est et de l'Ouest du Canada tout en poursuivant son étude du crédit 1, sous la rubrique Transports du budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980, à la fin de l'été et au début de l'automne de la première session de la trente-deuxième législature.

M. Forrestall: Monsieur le président, pour préciser davantage la période des déplacements, il serait peut-être approprié de dire que ces déplacements commenceront après la Fête du travail pour se terminer au plus tard lors de la reprise de la session.

Le président: C'est une bonne idée.

M. McDermid: Je propose un amendement, monsieur le président, si le règlement le permet.

Le président: Oui, tout à fait.

M. McDermid: Je propose que le deuxième rapport du sous-comité du programme et de la procédure soit modifié pour y ajouter que la période des déplacements commencera après la Fête du travail et se terminera au plus tard lors de la reprise de la session.

(L'amendement est adopté.)

M. Forrestall: Je propose que le deuxième rapport du sous-comité du programme et de la procédure, modifié, soit adopté.

(La motion est adoptée.)

M. McRae: Monsieur le président, peut-on avoir un exemplaire du rapport?

Le président: Nous allons le faire distribuer. De toute façon, il sera imprimé au procès-verbal, mais je crois que ce sera une

[Texte]

I believe Mr. Forrestall would like to pursue C-21 briefly again, so we shall resume consideration of Clause 2.

Mr. Forrestall: Just on a point of order with respect to that. I should have addressed my comment before we carried the report but I will do it on a point of order.

Members of the Committee, Mr. Chairman, will be aware of the significance of the setting aside of Thursday of this week for consideration of the estimates. I appreciate the accommodation of the members of the steering committee and the Committee itself. The purpose of it was to make sure, during the remaining weeks before adjournment, that this Committee did have an opportunity to start examination of the estimates, notwithstanding that they are not deemed to have been reported until later in the fall. As to the reason for that, I think it is important to make this very brief observation. It occurs to a number of us that it is important that this Committee particularly zealously guard its right to involve itself in a third area of activity which is properly the responsibility of perhaps all standing committees of this House. That is why we have certain obligations with respect to estimates, certain obligations and responsibilities with respect to legislation. It seems important, I repeat, that we zealously guard our other obligation, and that is to do investigative work. I make that observation and appreciate the comment.

The only other question I had to ask on C-21 has to do with the penalty section. I agree with its movement, I do not think there is any problem there; but I always like to know how we arrive at fines. In this case, "Every person who contravenes a provision of this Act to the regulations is guilty of an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding five thousand dollars." Perhaps you might give a very brief explanation, first, as to where summary and indictment might be contemplated under this piece of legislation, and why \$5,000? Is there context that we can get from our officials which would lead me to believe, Mr. Chairman, that \$5,000, in fact, is an adequate penalty, or is it an excessive penalty? If, for example, somebody let through a hundred containers without a plaque, does that mean we are going to nail them for \$500,000? Just some general comments, just very brief ones, if you might.

• 1115

Mr. Rose: Mr. Chairman, the \$5,000 figure, while somewhat arbitrary, is a figure that corresponds to more than the value of a new container, and, possibly, as time passes inflation will make that statement not necessarily correct, but it is of the order of a new container and, for that reason, it seems appropriate when one considers the type of serious repairs that may be involved in a container that the owner could judge according to the merits of complying with the regulations or subject to fines. On summary conviction, I am not sure of the legal aspects of that and, to answer that question, I would have to refer to Department of Justice lawyer present.

Mr. Forrestall: Possibly summary had to do with the always present possibility of owners permitting deterioration of con-

[Traduction]

bonne idée d'en renvoyer un exemplaire. Il faut d'abord le traduire, monsieur McRae.

Je crois que M. Forrestall aimerait parler encore brièvement du Bill C-21, nous reprenons donc l'étude de l'article 2 du bill.

M. Forrestall: J'invoque le règlement. J'aurais dû faire ce commentaire avant l'adoption du rapport, mais je le ferai à la faveur d'un rappel au règlement.

Monsieur le président, les membres du Comité comprennent combien il est important qu'on ait réservé le jeudi de cette semaine à l'étude du budget. Je remercie les membres du comité directeur et le Comité lui-même de l'avoir permis. Il fallait être certain que pendant les dernières semaines qui restent avant l'ajournement, le Comité aura une chance de commencer l'examen du budget, même s'il ne doit pas être déferé avant la fin de l'automne. Une brève explication permettra de comprendre pourquoi. Certains d'entre nous jugent important que notre Comité en particulier défende jalousement son droit d'exercer son activité dans un troisième champ, qui appartient sans doute à tous les comités permanents de la Chambre. Nous avons certaines obligations à remplir face au budget et aux mesures législatives. Mais je le répète, il est important que nous défendions jalousement notre troisième attribution, qui est de faire enquête. Je suis heureux d'avoir pu faire cette observation.

La dernière question que je voulais poser sur le Bill C-21 concerne l'article relatif aux amendes. Je suis d'accord avec son orientation, cela ne pose pas de problème; mais je suis toujours curieux de savoir comment les amendes sont fixées. En l'occurrence, «quiconque contrevient à une disposition de la présente loi ou des règlements est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende maximale de \$5,000.» Peut-être que vous pourriez nous expliquer brièvement, tout d'abord, quelle partie de la mesure législative permet de faire une déclaration sommaire de culpabilité et pourquoi \$5,000? Les témoins pourraient-ils, monsieur le président, nous fournir des renseignements qui nous permettraient de juger si \$5,000 est une amende suffisante, ou excessive? Si, par exemple, quelqu'un fait entrer 100 conteneurs ne portant pas de plaque, cela veut-il dire qu'il devra payer une amende de \$500,000? Une réponse générale et brève, si possible.

M. Rose: Monsieur le président, le chiffre de \$5,000, même s'il est un peu arbitraire, dépasse la valeur d'un conteneur neuf et il est possible que l'inflation modifie cela, mais cela équivaut à peu près à la valeur d'un nouveau conteneur. C'est pourquoi ce chiffre semble juste en comparaison des réparations importantes que le propriétaire du conteneur peut être obligé de faire pour se conformer aux règlements. Quant à la déclaration sommaire de culpabilité, je ne connais pas bien le côté juridique de cette question et je dois m'en remettre à ce sujet aux juristes du ministère de la Justice.

M. Forrestall: Peut-être qu'on envisage la déclaration sommaire de culpabilité dans le cas, toujours possible, où les

[Text]

tainers deliberately to the point where another level of law comes into play. However, I accept that engineers sometimes make better lawyers than lawyers ever make engineers, so I will accept that and thank you again.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Yes, Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): May I ask a question supplementary to that raised by Mr. Turner relative to the safety and inspection feature.

The Chairman: Try me.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman. I note from the statement of Mr. Bockstael the emphasis on the original safety approval plate, then on page three of his statement, there is the reference, of course, that the owners themselves have the responsibility of obtaining that original safety approval plate which will be affixed to the container. Question one would be, from whom or what agency is that plate obtained? Second, relating to the inspections and the safety of the container thereafter, which responsibility is basically on the owner, there was the comment of Mr. Turner on the personnel available to make those inspections and my question then is what responsibility falls on the original issuance of that safety label by reason of the lack of inspections or insufficient inspections by the owners themselves?

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: Mr. Chairman, the responsibility, I believe, that follows the inspection, which is the last question first, the container safety plate as described in the convention has provision for the marking of the inspection date and the next inspection date. It is our interpretation of the convention that a plate on an operational container that has run past the expiry date for its next examination would in fact be an invalid plate. Control measures under the convention provide that contracting states can detain containers that have invalid plates, so such containers will be subject to control measures in contracting states. This would be the method whereby, on a spot-check basis only—because one would not want to have 100-per cent coverage of the container industry and check every container all the time—on a spot-check basis one would be able to ascertain if there were rogue containers in the trade and call out such containers by suitable reference to the owner, who would likely take corrective action.

• 1120

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): As I understand it, there will be some agency, however, whose responsibility it will be to authorize the affixing of that safety approval plate. First, what agency is that? Secondly, even assuming that the plate would have an expiry date, which would relieve them of some responsibility thereafter, what if there were some deficiency before that expiry date and what liability follows?

The Chairman: Mr. Rose.

[Translation]

propriétaires laisseraient délibérément se détériorer leurs conteneurs au point où une autre loi s'appliquerait. Cependant, comme je reconnais que les ingénieurs sont parfois meilleurs en droit que les avocats ne le sont en génie, j'accepte votre réponse et je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Oui, monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Puis-je poser une question supplémentaire à celle de M. Turner au sujet de la sécurité de l'inspection.

Le président: Allez-y.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président. Dans son exposé, M. Bockstael insiste beaucoup sur la validité de la plaque d'agrément aux fins de la sécurité, puis à la page 3, il dit que ce sont les propriétaires eux-mêmes qui doivent se procurer cette plaque, qui doit être au conteneur. Ma première question est la suivante: qui délivre cette plaque? Deuxièmement, à propos des inspections et de la sécurité subséquentes du conteneur, dont la responsabilité revient principalement au propriétaire, M. Turner a parlé des employés qui feraient ces inspections. Si les propriétaires ne font pas des inspections suffisantes, la responsabilité revient-elle à celui qui a délivré la plaque de sécurité?

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: Monsieur le président, je répondrai d'abord à la dernière question. La convention stipule que les dates de la dernière et de la prochaine inspections soient inscrites sur la plaque de sécurité. Notre interprétation de la convention est que, si la plaque qui se trouve sur un conteneur opérationnel porte une date d'expiration dépassée, elle n'est plus valable. Les mesures de contrôle prévues par la convention permettent aux états signataires de retenir les conteneurs ayant des plaques qui ne sont plus valides. Ces conteneurs seront donc sujets aux mesures de contrôle des états en question. Comme il ne serait pas possible de procéder à un contrôle total de tous les conteneurs en circulation, les contrôles se font généralement au hasard et c'est ainsi que l'on peut déterminer si des conteneurs illégaux, en quelque sorte, sont en circulation, et en faire part aux propriétaires, afin qu'ils puissent prendre les mesures qui s'imposent.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Si je comprends bien, il y aura un organisme dont la responsabilité sera d'autoriser l'apposition des plaques de sécurité. Pourriez-vous donc me dire, d'abord, quel sera cet organisme? Deuxièmement, supposant même que la plaque ait une date d'expiration, ce qui annulerait donc une partie des responsabilités ultérieures, que se passerait-il s'il y avait un problème avant la date d'expiration? Qui serait responsable?

Le président: Monsieur Rose.

[Texte]

Mr. Rose: Mr. Chairman, it is contemplated that organizations such as classification societies, which have offices in Canada, would be authorized to operate on behalf of the Coast Guard in this case, to carry out the safety approvals for new and existing containers and to authorize on behalf of the government, the affixing of safety approval plates by the owner. so, classification societies: the ones most commonly known in Canada are Lloyd's Register, Bureau Veritas, and the American Bureau of Shipping. Other organizations that can qualify as having the wherewithal to carry out this kind of function could also be considered.

The authorization by such an organization for the affixing of a safety approval plate by the owner is step one, then the owner will obtain it through enterprises—and such container plates are being manufactured right now and are being advertised by companies in Canada. They are readily available. They will go to these suppliers and, in the process of manufacture or in the process of inspection will affix the plates with the appropriate approval numbers, and so on, as authorized by the authorized organizations.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Very briefly, Mr. Chairman, in the implementation of this convention, then, is it fair to say that we will be looking to the Coast Guard for the responsibility and the effectiveness of the safety implementation of the convention agreement itself?

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: Mr. Chairman, that is exactly true. Yes.

The Chairman: Thank you. Now, if Mr. McRae or Mr. Forrestall could be brought back in for a moment we could, I think, dispose of this bill and get back to Bill C-18.

Mr. Bockstael: Mr. Reid, I think Mr. Bockstael would like to elaborate a bit on your question.

• 1125

Mr. Reid (St. Catharines): Yes.

Mr. Bockstael: While we are waiting, under the international convention there is a schedule of how to have an existing container qualify, the tests it has to go through, and then a plaque would be issued. You do not just write a letter and say, Send me 20 plaques, I am going to tack them onto my containers. The particular vessels have to go through a rigid inspection and a test.

Then in Annex II, which is going to be part of the regulations, there is a whole system of tests called for, the lifting, the stacking, the corner fittings to make it suitable for lifting and stacking, and then the concentrated loads the vessel has to be subjected to, the impact that transverse racking would have, longitudinal restraint, walls, side walls—everything has to meet this testing code before the label is affixed. There is a sample in here describing the safety label or plaque, the date of manufacture, identification and when it was last tested, so that during the life of that vessel or container the inspectors

[Traduction]

M. Rose: Il est prévu que ce soient des organismes tels que les organismes de normalisation, qui ont des bureaux dans tout le Canada, qui seront autorisés à appliquer le système, au nom de la Garde côtière dans le cas qui nous concerne; il s'agira donc de procéder aux examens de contrôle sécuritaire, de donner l'agrément au nom du gouvernement et de faire apposer les plaques d'agrément par le propriétaire. Ce seront donc des sociétés telles que la Lloyd's Register, le Bureau Veritas et le American Bureau of Shipping, qui sont les plus connues au Canada. Certes, on pourra également prendre en considération tout autre organisme qui pourra faire la preuve de ses compétences à assumer ces fonctions.

La première étape du processus concerne donc l'obtention, par le propriétaire du conteneur, de l'autorisation de circulation, basée sur les examens de sécurité effectives par les organismes que je viens de mentionner. Ensuite, puisque ces plaques sont maintenant fabriquées au Canada, les propriétaires auront la responsabilité d'en obtenir. Il leur suffira de s'adresser aux fabricants pour les acquérir.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Ai-je raison de croire, monsieur le président, que l'on va donner à la Garde côtière la responsabilité d'appliquer cette convention et de faire respecter les mesures de sécurité qu'elle contient?

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: C'est tout à fait cela, monsieur le président.

Le président: Merci. Maintenant, si M. McRae ou M. Forrestall voulaient bien revenir quelques instants, je crois que nous pourrions en terminer avec ce projet de loi et passer au bill C-18.

M. Bockstael: Monsieur Reid, je crois que M. Bockstael voudrait poursuivre sur le même sujet.

M. Reid (St. Catharines): Bien.

M. Bockstael: Puisque nous devons attendre, je voudrais poser quelques questions. En vertu de cette convention internationale, il y aura une annexe précisant les mesures ou examens qui permettront à un conteneur en circulation d'obtenir une autorisation puis une plaque. Je suppose qu'il ne suffira pas d'envoyer une lettre et de demander 20 plaques à fixer sur des conteneurs. Il devra sans doute y avoir des mesures d'inspection très sévères et des contrôles.

Puis, à l'Annexe II, qui fera partie des règlements, on prévoit tout un système d'essais de sécurité concernant le levage des conteneurs par les pièces de coin, le levage par des fourches, le gerbage, les charges concentrées, la rigidité transversale, la sollicitation longitudinale, les parois d'extrémité, les parois latérales, c'est-à-dire tous les critères auxquels les conteneurs devront satisfaire avant de recevoir l'agrément sécuritaire. Le projet de loi comporte également un fac-similé de plaque de sécurité sur lequel on mentionne la date de fabrication, le numéro d'identification, la date du dernier contrôle,

[Text]

would determine that it has gone beyond its review, and the same regulations apply. So these regulations would be an attachment to the act we are proposing. It is the international agreement. The standardization of these containers is the same in all of the 27 countries and for those that will become members of the agreement between now and 1982, the implementation of the international agreement. Does that help in answering part of your question?

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I was not particularly concerned with the original issuance of the label itself; I was concerned with what followed thereafter through faulty inspections, lack of inspections and liability which might exist even in the event of the owner's failure.

Mr. Bockstael: But there is provision on obtaining an approval plaque on existing containers, and that must be done within the first five years of those containers being put to use.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid, Mr. Bockstael.

Clause 2 agreed to.

On Clause 3—Application

The Chairman: Mr. Maltais.

M. Maltais: J'aurais un amendement à proposer au sujet de l'article 3, à la page 3:

L'article 3 du bill C-21, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs est modifié en retranchant les lignes 1 à 5, page 3.

Ce sont les lignes concernant les infractions et peines qui devraient être enlevées complètement.

The Chairman: It has been moved that Bill C-21, An Act to implement the International Convention for Safe Containers be amended in Clause 3 by striking out lines 1 to 5 on page 3. Shall the amendment carry?

Amendment agreed to.

Clause 3, as amended, agreed to.

Clauses 4 to 6 inclusive agreed to.

On Clause 7—Jurisdiction in case of offences.

The Chairman: Mr. Maltais.

M. Maltais: Voici l'amendement au sujet de l'article 7:

L'article 7 du bill C-21, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, est modifié comme suit:

a) en retranchant la rubrique qui précède la ligne 20, page 4, et en la remplaçant par ce qui suit:

Infraction

Infraction et peine

7.(1) Quiconque contrevient à une disposition de la présente loi ou des règlements est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende maximale de cinq mille dollars.

[Translation]

etc. Ceci doit permettre aux inspecteurs de déterminer si les contrôles ont été effectués aux dates prévues. Donc, ces règlements constituent une pièce complémentaire au projet de loi, lequel est destiné à faire appliquer la convention internationale. Les normes imposées sont les mêmes dans les 27 pays signataires ainsi que pour les pays qui accepteront de signer la convention d'ici 1982. Ceci répond-il à votre question?

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Je n'étais pas tellement préoccupé, monsieur le président, par l'octroi d'origine du certificat d'agrément, mais plutôt par ce qui se produirait après des inspections insuffisantes ou l'absence d'inspection. Dans ces cas, qui deviendrait responsable?

M. Bockstael: Il y a dans la loi une disposition concernant l'obtention d'une plaque d'agrément pour les conteneurs en service et ceci doit être fait dans les cinq premières années d'utilisation des conteneurs.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Reid et monsieur Bockstael.

L'article 2 est adopté.

Article 3—Application

Le président: Monsieur Maltais.

Mr. Maltais: I would like to move an amendment to clause 3, on page 3:

Clause 3 of Bill C-21, An Act to implement the international convention for safe containers, is amended by striking out lines 1 to 5 of page 3.

This is the clause dealing with offences and punishments, which should be struck out.

Le président: On vient de proposer que le Bill C-21, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, soit amendé en retranchant les lignes 1 à 5 de la page 3. L'amendement est-il adopté?

L'amendement est adopté.

L'article 3 tel qu'amendé est adopté.

Les articles 4 à 6 inclus sont adoptés.

Article 7—Compétence en matière d'infractions.

Le président: Monsieur Maltais.

Mr. Maltais: I would like to move an amendment to clause 7:

Clause 7 of Bill C-21, An Act to implement the international convention for safe containers, is amended as follows:

(a) by striking out the heading immediately preceding line 20 on page 4 and substituting the following:

Offence

Offence in punishment

7.(1) Every person who contravenes the provision of this act or the regulations is guilty of an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

[Texte]

b) en renumérotant les paragraphes (1) à (3) de l'article 7 du bill, paragraphes (2) à (4);

c) en remplaçant le renvoi aux paragraphes (1) et (2), à la ligne 33 par un renvoi aux paragraphes (2) et (3).

The Chairman: It has been moved by Mr. Maltais that Bill C-21 . . . Shall I dispense?

Some hon. Members: Dispense.

Amendment agreed to.

Clause 7 as amended agreed to.

Clauses 8, 9 and 10 agreed to.

Schedule agreed to.

Clause 1 agreed to.

Title agreed to.

Bill C-21 as amended agreed to.

The Chairman: Shall I report the Bill with amendments to the House?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. McDermid: I move that Bill C-21, An Act to implement the International Convention for Safe Containers, be reprinted for use of the House of Commons at report stage.

Motion agreed to.

The Chairman: At this point I would like to thank the parliamentary secretary and the departmental witnesses on Bill C-21 for their forthright answers to questions. I would like also to thank members for their co-operation in proceeding with Bill C-21.

We shall resume, then, consideration of our Order of Reference, dated May 8, relating to Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods. At our last meeting we stood Clause 1. We now resume consideration of Clause 2.

On Clause 2—Definitions.

The Chairman: I shall, first of all, go to Mr. Towers. I am sorry; just a minute. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: With the indulgence of the Chair and members, may I make a response to a couple of questions that were left at the conclusion of the last meeting? Is that in order, as it may affect further discussion?

The Chairman: Yes, that is in order. I am sure the committee would want to hear those responses.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman and members of the committee, at the last session Mr. Mazankowski asked the minister several specific questions with respect to the Grange Commission. I am now able to advise you that the minister has spoken to Mr. Grange, and I can provide the following information.

Mr. Grange indicates that he has nearly completed his investigation of the accident itself and will shortly be examining the second phase of the inquiry dealing with the adequacy of the present administration of the regulations and inspection services on proposed future regulations. He indicated that he

[Traduction]

(b) by renumbering sub-clauses 1, 2 and 3 of clause 7 accordingly; and

(c) by adjusting the references in line 34 on page 4 accordingly.

Le président: M. Maltais propose que le Bill C-21 . . . M'abstiendrai-je de le dire?

Des voix: Oui.

L'amendement est adopté.

L'article 7 modifié est adopté.

Les articles 8, 9 et 10 sont adoptés.

L'annexe est adoptée.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le Bill C-21 modifié est adopté.

Le président: Vais-je faire rapport à la Chambre du Bill et des amendements qui y ont été apportés?

Des voix: D'accord.

M. McDermid: Je propose que le bill C-21, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs soit réimprimé à l'intention de la Chambre des communes pour l'étape du rapport.

La motion est adoptée.

Le président: J'aimerais maintenant remercier le secrétaire parlementaire ainsi que les personnes dépêchées par le ministère pour venir témoigner sur le bill C-21, d'avoir répondu franchement aux questions. Je remercie aussi les députés de la collaboration dont ils ont fait preuve lors de l'examen du projet de loi.

Nous reprenons à présent l'examen de notre ordre de renvoi du 8 mai, portant sur le bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. À la dernière séance, nous en avions terminé avec l'article 1. Passons à présent à l'article 2.

Article 2—Définitions.

Le président: La parole est à M. Towers. Un instant; monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, messieurs les députés, permettez-moi de répondre à certaines questions laissées en suspens lors de la dernière réunion. Si cela est conforme au règlement, je pense que ce serait utile pour le reste de la discussion.

Le président: En effet, et je suis sûr que le comité souhaite entendre ce que vous avez à dire.

M. Bockstael: Monsieur le président, messieurs les membres du comité, lors de la dernière séance, M. Mazankowski a posé au ministre plusieurs questions précises concernant la Commission Grange. Je puis à présent vous dire que le ministre s'est entretenu avec M. Grange et vous fournir certaines informations.

M. Grange a déclaré avoir quasiment terminé l'enquête qu'il a entreprise sur l'accident proprement dit, et qu'il allait aborder sous peu la deuxième partie portant sur la conformité de la mise en œuvre des règlements et des services d'inspection en vue de l'établissement de la future réglementation. Il espère

[Text]

expects to be finished hearing evidence by the end of June or early July and would commence hearing arguments of counsel in August, with the intention of writing his report in late September. He did not indicate that he would be examining other accidents in the course of his inquiry.

He advised the minister that he had replied to the minister's request for his comments and views of provisions of Bill C-18 in a letter dated May 28. This letter has not yet been received but will be tabled by the minister as soon as it has been received in his office, if this is the wish of the committee.

Mr. Grange indicated in the course of his conversation with the minister that his principal concern fell into two areas. The first was the regulation-making authority contained in Clause 21, if it was adequate to deal with the 15 areas he has tentatively identified as requiring regulation; secondly, that the powers of the inspectors provided in Clause 17, to request or take remedial measures, appeared to be unreasonably limited.

No doubt Mr. Grange's letter will provide more information on these points and when we receive it, if it is your wish, we will table it to the committee.

The Vice-Chairman: Yes. Thank you.

Mr. Bockstael: That is all I wanted to say now. He was recognizing Mr. Towers.

The Vice-Chairman: Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. Getting back to the topic that I started upon, I think perhaps it might have been dealt with under Bill C-21 because it has to do with the transportation of dangerous goods in the containers that travel across the international boundary with the United States because most of it, I think, moves in that direction. Although the inspectors will give their stamp of approval on this facility, it would seem to me that somewhere along the line there has to be an understanding by the people that are in charge of the movement of that product as to what stress or strain can be placed upon the facility.

• 1135

I was just going to give you an illustration when the chairman wanted to have my discussion take place under C-18. In this particular instance that I wanted to bring to the attention of the Committee, the only reason I used the elevator on fire was because that is a situation in which the facility is going to be placed under a certain stress or strain. In this particular instance the elevator was on fire and the train came along and wanted to pass through. There had been a state of emergency declared in the community by the mayor. The firefighting equipment from several communities were on hand trying to put the fire out and it was out of control. Both the fire chief and the mayor wanted the train to stop because had it gone by the fire, the elevator, and an explosion had developed because of the dangerous goods that were being transported, it would have wiped the whole community out. But the engineer had no authority to stop. His orders were to go through and it is understandable. Secondly, he was not aware of all of the contents of the dangerous goods that he was

[Translation]

que les audiences seront terminées à la fin du mois de juin ou au début du mois de juillet et il entendra la plaidoirie des avocats en août; il a l'intention de rédiger son rapport fin septembre. Il n'a pas fait mention d'autres cas d'accidents qu'il serait appelé à examiner au cours de son enquête.

Il a annoncé au ministre que, dans une lettre du 28 mai, il avait répondu à la demande que celui-ci lui avait faite en vue d'obtenir son avis sur les dispositions du bill C-18. Aussitôt que son bureau aura reçu la réponse, et si les membres du comité le désirent, le ministre déposera la lettre en question.

Au cours de son entretien avec le ministre, M. Grange lui a fait part de ses préoccupations dans deux domaines: le premier concerne les pouvoirs de réglementation prévus à l'article 21 et la question de savoir s'il convient d'aborder les 15 domaines, qui, selon lui, exigent provisoirement l'application d'une réglementation; il estime d'autre part qu'à l'article 17, on a limité de manière peu judicieuse les pouvoirs concernant les mesures d'urgence.

La lettre de M. Grange apportera assurément un supplément d'information sur ces questions et si tel est votre désir, nous la soumettrons au comité dès que nous l'aurons reçue.

Le vice-président: D'accord, merci.

M. Bockstael: C'est tout ce que j'avais à dire. Vous aviez accordé la parole à M. Towers.

Le vice-président: Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Pour en revenir au sujet que j'avais abordé pour commencer, je pense qu'on aurait pu le traiter dans le cadre de l'examen du bill C-21, puisqu'il concerne le transport de produits dangereux en conteneurs franchissant la frontière avec les États-Unis, comme c'est le cas, je crois, la plupart du temps. Même si les inspecteurs sont appelés à agréer ce dispositif, il me semble que les responsables du transport de ces produits devraient au moins s'entendre sur le degré de tension ou sur la pression maximale qu'on peut lui faire subir.

J'allais précisément vous en donner un exemple lorsque le président m'a demandé d'en parler dans le cadre de l'examen du Bill C-18. Si j'ai justement choisi de vous citer l'exemple du site en feu, c'est parce qu'il s'agit de circonstances où l'installation va être soumise à une certaine tension ou pression. Dans le cas qui nous occupe, le silo était en feu, le train est arrivé et a voulu passer. Or, le maire du village avait déclaré l'état d'urgence et les pompiers avaient amené sur les lieux, de plusieurs villages environnants, le matériel nécessaire pour éteindre l'incendie mais il n'y avait pas moyen d'en venir à bout. Le capitaine des pompiers et le maire voulaient arrêter la course du train transportant des marchandises dangereuses qui, en passant à côté du silo incendié aurait pu exploser et détruire tout le village. Mais le mécanicien n'était pas autorisé à l'arrêter et avait reçu l'ordre de poursuivre, et c'est compréhensible. Par ailleurs, il ignorait le caractère extrêmement dangereux des marchandises qu'il transportait. Généralement, le responsable d'un transport routier doit produire un connais-

[Texte]

transporting. Now generally speaking whoever is in charge of the transportation vehicle on the highways has to issue a bill of lading so that the person who is in charge of the vehicle knows what he is transporting, but in many of these cases I find that the engineer is not aware of what is being transported; so it seems to me that this is an area that should be looked at to decide who is in charge in cases such as this.

In this particular case the fire chief ordered a truck to be placed across the track to stop the train going through and the engineer says "I have got to go through; if you put your truck on I will just push it off, out of the way". I would like to bring this to the attention of the Committee and see what the reaction of the department is and who is going to be held responsible. I notice in Bill C-21 the Parliamentary Secretary was dealing with the very thing that I was interested in where he says that there are provisions for the Minister of Transport to direct an enquiry with respect to an accident or incident involving a cargo container where personal safety, property or environmental damage is a factor.

The Chairman: Just before I call on Mr. Ellison to respond, may I just inform the committee of the names I have and the order in which I intend to call them. Mr. Towers, Mr. McKenzie, then Mr. McRae; Mr. Turner, did you want to speak on this bill as well, or was it just on C-21?

Mr. Turner: I will think about it.

The Chairman: Following Mr. McRae will be Mr. McDermid. Those are the names I have. Thank you. Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you Mr. Chairman. My understanding of the situation is that it is not the locomotive engineer who is in charge of the train but the train conductor and current regulations require that he be fully appraised of the contents of the train, particularly with respect to their dangerous nature. I have no comment about whether or not a locomotive engineer would deliberately risk not only his own train by passing an elevator, which is normally immediately adjacent to the tracks, by in fact proceeding through when the local fire marshall had advised against it. I think that is the extent of the answer that I can give.

The Chairman: Thank you Mr. Ellison. Mr. Towers.

Mr. Towers: Well, actually I would like to get a reply from the Parliamentary Secretary on who is responsible in that kind of a situation. Does the chief magistrate in the community have authority or is it delegated to the fire chief or who actually can be held responsible in a case such as that? I think it is worthy of a definition because they want to know.

• 1140

As I said earlier, this could happen in several communities in my constituency; we have a lot of elevators along the railroads burning down, unfortunately, and the railroads have to pass close by. At the same time, there are large amounts of dangerous goods because of the petrochemical and oil industries evident within our community. Perhaps it does not relate to all areas in Canada, but it certainly does through central Alberta, and it is one that we are deserving of an answer to. In those particular cases, who has the authority to direct traffic?

[Traduction]

sement indiquant au conducteur le type de marchandises transportées. Mais j'ai remarqué que dans de nombreux cas de ce genre, le conducteur n'est pas au courant. Voilà bien une question qu'il conviendrait d'étudier afin de voir qui est responsable dans des cas d'accidents, tels que celui-ci.

Le capitaine des pompiers a ordonné que l'on place un camion en travers des voies afin d'empêcher le train de passer, mais le mécanicien a répondu: «Je dois continuer et si vous placez votre camion sur ma route, je l'en ferai sortir.» Voilà ce que je voulais porter à l'attention du comité. J'aimerais savoir ce qu'en pense le ministère et qui sera tenu responsable. Lors de l'examen du Bill C-21, le secrétaire parlementaire a précisément abordé la question qui m'intéresse en déclarant qu'il était prévu que le ministre des Transports dirige une enquête portant sur un accident ou incident où un conteneur de cargaison met en danger la sécurité des personnes ou entraîne des dégâts à la propriété ou au milieu ambiant.

Le président: Avant de demander à M. Ellison de répondre, puis-je aviser le comité des noms des intervenants et de l'ordre dans lequel j'entends leur donner la parole. MM. Towers, McKenzie, McRae. Monsieur Turner, voulez-vous donner votre opinion sur ce bill ou uniquement sur le Bill C-21?

M. Turner: J'y réfléchirai.

Le président: M. McRae sera suivi de M. McDermid. Voilà les noms sur ma liste. Je vous remercie, monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Si j'ai bien compris, ce n'est pas le mécanicien de la locomotive qui est responsable du train, mais bien son conducteur. Les règlements actuels exigent qu'il n'ignore rien des marchandises qu'il transporte, surtout si elles sont dangereuses. J'ignore si le mécanicien d'une locomotive ferait courir délibérément des risques à son propre train et aux autres en dépassant un silo situé en bordure de la voie ferrée et décidait de continuer son chemin malgré l'avis du capitaine des pompiers. C'est tout ce que je puis vous dire à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Ellison. Monsieur Towers.

M. Towers: J'aimerais en fait que le secrétaire parlementaire nous dise qui est responsable dans ce genre de situation. Le magistrat le plus haut placé du village a-t-il tous les pouvoirs ou les délègue-t-il au capitaine des pompiers? Qui est en fait tenu responsable dans un cas comme celui-ci? Je crois que cela mérite une définition car cela les inquiète.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, le cas pourrait se produire dans plusieurs localités de ma circonscription; en effet, nous avons beaucoup de silos qui se trouvent le long de voies ferrées et qui brûlent et, malheureusement, les trains doivent passer tout près. En même temps, il y a beaucoup de matières dangereuses qui sont utilisées par les industries pétrolières et pétrochimiques de notre région. Cela n'est peut-être pas le cas dans toutes les régions du Canada, mais en tout cas dans le centre de l'Alberta, c'est un problème et je crois qu'il mérite

[Text]

The Chairman: The Chairman would like to know what happens if an aircraft crashes into this building. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: I will attempt to answer Mr. Towers. I understand at the present time the Canadian Transport Commission is responsible for the operation of all railroad right-of-ways. The jurisdiction and infractions that could be deemed to have taken place would have to be reported and reviewed by the Canadian Transport Commission. However, under this new bill—the Transportation of Dangerous Goods—if the Ministry of Transport were to appoint fire marshals as qualified inspectors for the transportation of dangerous goods, the fire marshal would have the authority to stop that train in the future. The jurisdiction then would go to any official inspector, and by the different clauses in the bill an inspector can rule that certain things have to be done. I do not suppose that would be the one in which you would want to have the right to appeal the inspector's decision.

Mr. Turner: I think this can be taken care of, and the CTC safety rules would say that if in doubt take the safe course and take no risks. The conductor can tell me where he wants me to go, but if I have to violate the rules I can say so.

Mr. Bockstael: Does that satisfy you for the moment, Mr. Towers?

Mr. Towers: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael and Mr. Turner. Mr. Towers, does that complete your questioning?

Mr. Towers: Yes.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I want to return to the crash of this Pan American jet a couple of years ago where there was improperly packaged nitric acid and other hazardous material placed on the plane without the knowledge of the crew. Now, because the crew did not know there were any hazardous materials aboard, the crewmen assumed the smoke came from a relatively minor electrical fire, and by-passed a number of airports on their way to Boston. The nearest had a maintenance facility; they had smoke goggles and masks, but these were not made to withstand leakage of acid from a container. This aircraft carried nitric acid, hydrofluoric acid, sulphuric acid, and 270 gallons of highly flammable liquids. The crew were not notified of the contents of their cargo. I would like to ask Mr. Ellison or any of the other witnesses if the pilots of our commercial aircraft or cargo aircraft in Canada are notified of the contents of what they are carrying, and notified how to handle the situation if there are leakages or smoke or what have you? If there were leakage in the cargo of a passenger aircraft, could smoke or the fumes leak up into the passenger section of the aircraft? Perhaps Mr. Ellison could tell us how this is handled in Canada.

[Translation]

une réponse. Dans cette éventualité, qui est autorisé à diriger le trafic?

Le président: Le président se demande ce qui se produirait si un avion s'écrasait sur cet immeuble. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur Towers, je vais essayer de vous donner une réponse. Je crois qu'à l'heure actuelle, c'est la Commission canadienne des Transports qui est responsable des droits de passage de tous les chemins de fer et c'est elle qu'il faut avertir de toute infraction qui pourrait se produire. Par contre, avec ce nouveau bill sur le transport des matières dangereuses, si le ministre des Transports décidait de nommer des pompiers à des postes d'inspecteurs du transport des matières dangereuses, ceux-ci auraient alors le pouvoir d'arrêter un train. N'importe quel inspecteur officiel détiendrait ce pouvoir et aux termes des différents articles du bill un inspecteur peut décider de certaines mesures à prendre. J'imagine que ce n'est pas dans ce cas que vous souhaiteriez pouvoir contester les décisions de l'inspecteur.

M. Turner: Je crois qu'on devrait pouvoir arranger cela et les règlements de sécurité de la CTC pourraient préciser que mieux vaut prévenir que guérir et qu'en cas de doute, il ne faut pas prendre de risques. Le chef de train peut me dire d'aller où il veut, si je dois enfreindre les règlements, je peux toujours refuser.

M. Bockstael: Cela vous suffit pour l'instant, monsieur Towers?

M. Towers: Merci.

Le président: Merci, monsieur Bockstael, monsieur Turner. Monsieur Towers, est-ce que vous avez terminé?

M. Towers: Oui.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Je reviens à cet appareil de la Pan American qui s'est écrasé il y a environ deux ans et qui contenait de l'acide nitrique et d'autres matières dangereuses mal conditionnées. L'équipage n'avait pas été mis au courant de la présence à bord de ces matières dangereuses et quand ils ont vu de la fumée, ils l'ont attribuée à un incendie relativement peu important dans le circuit électrique et ils ont négligé d'atterrir dans plusieurs aéroports où ils auraient pu le faire avant d'arriver à Boston. Le plus proche avait des ateliers de réparation. Ils avaient des masques et des lunettes de protection contre la fumée mais ceux-ci n'avaient pas été faits pour résister à des fuites d'acide. Cet appareil transportait de l'acide nitrique, de l'acide fluorhydrique, de l'acide sulfurique et 270 gallons de liquides hautement inflammables. L'équipage n'avait pas été averti de la nature de la cargaison. J'aimerais demander à M. Ellison ou à l'un des autres témoins si les pilotes de nos appareils commerciaux ou de nos appareils de transport aérien au Canada sont avertis du contenu de leur cargaison et si on leur donne des instructions en cas de fuites ou de fumée? Si des fuites se produisaient dans la cargaison d'un appareil qui transporte des passagers, est-ce que la fumée ou les vapeurs pourraient parvenir dans la section

[Texte]

The Chairman: Mr. Ellison.

• 1145

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. There is no doubt that the Boston Pan American crash to which Mr. McKenzie refers, really focused the attention of the airline industry—not only the pilots but the air carriers themselves—on the question of dangerous goods moving by air.

Yes, I am pleased to advise that current regulations do demand that the air carrier notify the pilot, not only of the existence of dangerous goods on board his aircraft but, also, of the precise location of those goods on the aircraft. Further regulations require that every dangerous good carried shall be accessible to the crew so that, in the event of an inflight emergency, they can get at them and take appropriate remedial measures.

Unfortunately, the design of aircraft is such that the ventilation system is an integral part of the cargo compartment and the passenger compartment. For those reasons, certain types of dangerous goods are prohibited from passenger-carrying aircraft. You will note always that the crew of the aircraft has a totally separate life-support system from the normal ventilation system of the aircraft itself; although, as you point out in the case of Boston, that was unable to sustain them, and they did crash a half-mile short of the runway.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Did you say that the crews on Canadian passenger aircraft have special masks that the passengers do not have? In the cockpit there is a separate ventilation system?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: No, Mr. Chairman. The ventilation system in the aircraft is whole, but the flight crew has a special oxygen delivery system which is separate from that which is available to passengers. In the event of a failure, the crew's system is likely to survive and keep the crew operating even though the passengers may not be as well protected.

I am getting well out of my field, Mr. Chairman. This is just information that has been given to me by members of Air Administration.

Mr. McKenzie: So we could land with 100 dead passengers and 3 crew alive up front?

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, the information Mr. Ellison gave is interesting, but the important point to be made here is that in Canadian commercial aircraft, the crew does know—regulations require them to know—what they are carrying; what the nature of it is. In the case of dangerous commodities, the regulations require that these be of certain kinds—there

[Traduction]

des passagers? M. Ellison peut-il nous dire ce qui se fait à ce sujet au Canada?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Il ne fait aucun doute que l'accident de la *Pan American* à Boston dont M. McKenzie a parlé, a mobilisé l'attention des compagnies aériennes—pas seulement celle des pilotes, mais celle des transporteurs eux-mêmes—les forçant à s'intéresser aux problèmes du transport aérien des matières dangereuses.

Je suis heureux de pouvoir vous dire qu'effectivement la réglementation exige du transporteur aérien qu'il avertisse le pilote, non seulement de la présence à bord de matières dangereuses mais également de l'emplacement exact de ces matières dans l'appareil. D'autres règlements exigent que les produits dangereux qui sont transportés soient accessibles au personnel pour que celui-ci puisse prendre les mesures qui s'imposent en cas d'urgence en vol.

Malheureusement, les appareils sont conçus de telle façon que le système de ventilation est le même pour la soute et pour la cabine des passagers. C'est pourquoi il est interdit de transporter certains types de matières dangereuses dans des appareils qui transportent des passagers. Notez que l'équipage de l'appareil a un système d'approvisionnement en oxygène tout à fait distinct du système de ventilation normale de l'appareil, mais comme vous l'avez dit vous-même, dans le cas de l'accident de Boston, ce système a fait défaut et ils se sont écrasés à un demi-mille de la piste.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Vous dites que l'équipage des appareils canadiens de transport de passagers a des masques spéciaux que les passagers n'ont pas, que dans la cabine le système de ventilation est séparé?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Non, monsieur le président. Il n'y a qu'un seul système de ventilation pour tout l'appareil mais l'équipage dispose d'un réseau d'approvisionnement en oxygène qui est séparé de celui qui est destiné aux passagers. En cas de panne, le système de l'équipage doit pouvoir résister plus longtemps et lui permettre d'agir même si les passagers ne sont pas aussi bien protégés.

Monsieur le président, je suis en train de m'aventurer dans un domaine que je ne connais pas très bien. Je vous répète seulement ce que m'ont dit des gens de l'Administration des transports aériens.

M. McKenzie: Par conséquent, un appareil pourrait se poser avec 3 membres de l'équipage en vie et 100 passagers morts?

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, ce que M. Ellison vient de nous dire est intéressant, mais ce qui mérite d'être retenu c'est que dans les appareils commerciaux canadiens, l'équipage est au courant—les règlements exigent qu'il soit au courant—de ce qu'il transporte et de la nature des matières transportées. Dans le cas de produits dangereux, les règlements exigent—si

[Text]

are certain kinds of commodities, I understand, which cannot be carried—and that they be accessible. I think, really that is the essence of the member's question.

Mr. McKenzie: Yes. Just one final question.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: We will just take a DC-9. Can any of the crew get into the cargo hold from inside the aircraft?

Mr. Charron: I am not sure whether they can or not. Maybe Mr. Ellison knows. But the important thing is that if that aircraft were carrying a dangerous commodity which the rules allow an aircraft to carry in the first place, that cargo would have to be placed in the aircraft where it is accessible by the crew. Now, maybe Duncan Ellison knows whether they can get at the hold.

The Chairman: Mr. Ellison, do you want to enlarge upon that response?

Mr. Ellison: I do not believe I should. It is a very technical question about the DC-9. I have heard stories of a crew member inspecting a cargo compartment, who raised it up into the passenger compartment between the legs of a lady passenger. So I assume there is some access, but I do not know whether or not it prevails on a DC-9.

The Chairman: In that case, he might be referred to as a dangerous cargo. In any case, perhaps we could ask the officials to provide us with a definite answer to Mr. McKenzie's question.

• 1150

Mr. McKenzie: I think it might be a good idea. I would appreciate a more detailed answer on that. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I think it has been raised by several members, Mr. Turner and others—the whole question of safety—whether or not this kind of legislation that we are in, and the previous legislation we just dealt with, that it really makes sense to pass this kind of legislation when we have so few funds and when the railways themselves, in my opinion, are operating in every way they can to skirt the law in order to save funds. I brought up the case before the minister of the fact that trains in order to save time when they are sitting unattended, the handbrakes are not put on. As I mentioned, this was right on a grade and this was actually encouraged, definitely encouraged by the management of the company. The basis is that you can move the train faster because if you have to take the handbrakes off you lose 20 minutes. When the officials of the company are under duress, are being forced to do these things because the company wants to turn out a larger profit, and when they are cutting off employees, as Mr. Turner has indicated, and reducing inspection staff and, at the same time, when government cutbacks are reducing the number of inspectors available, I think that at some particular point we are going to have to wonder at what particular point government should be cutting back in these

[Translation]

toutefois le transport en est autorisé—qu'ils soient accessibles. C'était là, je crois, le fond de la question posée.

M. McKenzie: Oui. Une dernière question.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Prenons l'exemple d'un DC-9. Est-ce qu'un membre de l'équipage peut pénétrer de la cabine dans la soute?

M. Charron: Je n'en suis pas certain. M. Ellison le sait peut-être. Mais l'important c'est que, si cet appareil transportait des produits dangereux dont le transport est autorisé, ces produits devraient être placés dans un endroit de l'appareil qui est accessible à l'équipage. Maintenant, Duncan Ellison sait peut-être s'il y a un accès à la soute.

Le président: Monsieur Ellison, vous avez quelque chose à ajouter?

M. Ellison: Je ne crois pas. C'est une question très technique que vous avez posée à propos du DC-9. On m'a raconté une fois qu'un membre de l'équipage avait fait une inspection dans la soute et qu'il en avait rapporté un paquet qu'il avait déposé entre les jambes d'une dame qui voyageait dans cet avion. J'imagine donc qu'il y a un accès à la soute, mais je ne sais pas si c'est le cas dans un DC-9.

Le président: Dans ce cas, c'est peut-être dangereux. De toute façon, nous pourrions peut-être demander aux fonctionnaires de nous fournir une réponse définitive à la question de monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Ce serait une bonne idée, j'aimerais obtenir plus de détails. Merci.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Plusieurs députés, dont M. Turner et d'autres, ont demandé s'il était opportun d'adopter ce genre de loi, la présente ou la précédente, lorsque notre budget est si restreint et que les sociétés de chemin de fer elle-mêmes cherchent par tous les moyens à contourner la loi pour réaliser des économies. J'ai déjà mentionné au Ministre que, pour gagner du temps, on ne déclenche pas les freins à mains lorsque les trains sont immobilisés. Comme je l'ai déjà dit, une telle omission était encouragée par la direction de la Société étant donné qu'il faut 20 minutes pour enlever les freins manuels. Lorsque les dirigeants d'une société sont obligés d'agir de la sorte parce que la Société veut augmenter ses bénéfices, lorsqu'elle met à pied des employés, comme l'a dit M. Turner, et réduit le personnel d'inspection et que les restrictions budgétaires entraînent une réduction du nombre d'inspecteurs gouvernementaux, il faut commencer à se demander si le gouvernement ne devrait pas mettre un frein à bon nombre de ces mesures. Nous n'avons pas vraiment réfléchi à la question jusqu'à maintenant, sauf pour dire que les dépenses gouvernementales sont néfastes. Toutefois, il n'est certainement pas mauvais que le gouvernement consacre des fonds à l'inspection des trains ou des avions. Je me demande

[Texte]

areas, in a lot of areas. I do not think we have rationalized at this particular point except that we all seem to feel that government spending is bad per se. But certainly government spending in terms of a proper inspection on the railways or on aircraft is not, in my opinion, bad, it should be stepped up. I really question whether there is much point in going on with these kinds of bills if we do not intend to put the money up front to do the job and we do not intend to put it to the railways, particularly the CNR which is owned by the people of Canada. The practice of cutting corners deliberately to save funds is just not acceptable practice. I intend, in the next two or three months of the estimates, to pursue some of these unsafe practices very seriously with rail officials because I do not think they should go on. I think that I have made the point and I do not think there is any comment needed at this particular stage.

I would like to deal with a concern of mine which Mr. Towers raised, because we have had it happen in our community. I do not expect that I will get an answer necessarily right now but it should be back to us, but what happens when an accident does occur within the bounds of a community? Are the railways, as it seems to be in most cases in this country, immune to the community? Does one have to, for instance, call the CTC to get a ruling to say to that train, you cannot go through, or if a civil emergency is declared by the mayor of a community, is that not justification for the railways to do what the community says? I find this very difficult. I was worried about the accident we had in our community simply because, again, I do not think there was any clear-cut definition of who was in charge. For instance, if it is an emergency, are the EMO people empowered to take over? I would like an answer to that either now or very shortly.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. I believe we can give a pretty definitive answer to that question. Up until recent years it had been presumed that if an accident occurred on federal railway property, for example, the only body having jurisdiction over that accident would be the CTC. Recent cases have occurred, I believe in Ontario, where the provincial government has attempted to enforce the provisions of its environmental protection legislation in the period following an accident. I believe those cases have been pursued to high levels of courts and found successful. So the absolute sovereignty of the federal government over federal properties or rights of ways subject to the federal government has been challenged. Bill C-18 specifically addresses this question by contemplating that the provincial agencies would share with the federal government the administration of this bill. With the agreement of the provinces, where a role is defined for a provincial agency, for example in the administration of Bill C-17 which deals with remedial measures, that provincial agency would be appointed or its staff would be appointed as inspectors under this act and they could then take the appropriate actions or request their taking to ensure that these otherwise federally regulated undertakings were subject to some kind of municipal control.

[Traduction]

seulement à quoi sert d'adopter ce genre de projet de loi si nous n'avons pas l'intention de débloquer les fonds nécessaires à leur application et de subventionner à cet égard les sociétés de chemins de fer, surtout le CNR, qui appartiennent à la population du Canada. Il n'est pas acceptable que l'on prenne délibérément le chemin le plus court pour réaliser des économies. Dans les deux ou trois prochains mois, j'ai l'intention de discuter sérieusement de ces pratiques dangereuses avec les responsables des chemins de fer, car elles devraient être abandonnées. Je vous ai fait part de mon avis et il n'y a rien à ajouter pour l'instant.

J'aborderai un autre problème, auquel a fait allusion M. Towers, car il s'est posé dans notre collectivité. Je ne m'attends pas nécessairement à obtenir une réponse tout de suite, mais qu'en est-il lorsqu'un accident se produit dans les limites d'une communauté? Les sociétés de chemins de fer ont-elles le droit de faire abstraction des volontés d'une communauté comme cela semble se produire la plupart du temps? Faut-il obtenir une décision de la Commission canadienne des transports pour interdire le passage d'un train? Si le maire d'une communauté déclare l'état d'urgence, les sociétés de chemins de fer ne devraient-elles pas le respecter? Toute cette question est fort complexe. L'accident qui s'est produit dans notre communauté m'a beaucoup inquiété car on ne pouvait identifier les responsables. Par exemple, en cas d'urgence, l'organisation des mesures d'urgence a-t-elle le pouvoir de prendre les choses en mains? J'aimerais obtenir une réponse maintenant ou dans les plus brefs délais.

Le Président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Nous pouvons vous répondre dès maintenant. Jusqu'à il y a quelques années, il avait été présumé qu'en cas d'accident sur des terrains appartenant aux sociétés de chemins de fer, le seul organisme ayant juridiction serait la CCT. Récemment, en Ontario je crois, un gouvernement provincial a tenté d'appliquer sa loi de protection de l'environnement à la suite d'un accident. Je crois que ces cas ont été portés avec succès devant les tribunaux supérieurs. La souveraineté absolue du gouvernement fédéral sur les terrains fédéraux ou les droits de passage relevant du gouvernement fédéral a donc été mise en doute. Ce fait est reconnu dans le Bill C-18, car il stipule que l'application de la loi sera assumée conjointement par des organismes provinciaux et le gouvernement fédéral. Avec l'accord des provinces, si un organisme provincial doit assumer un rôle précis, par exemple dans l'application du Bill C-18 qui porte sur les correctifs, le personnel de cette agence serait désigné en qualité d'inspecteur aux termes de la loi et pourrait ensuite prendre les mesures nécessaires ou demander qu'elles soient prises pour s'assurer que des actions régies par le gouvernement fédéral soient soumises à un certain contrôle des municipalités.

[Text]

This specifically was raised in a number of provinces by people representing the environmental or the fire prevention or the emergency measures organizations who insisted that it was necessary that they should be able to take control of accident situations to overcome this otherwise perceived constitutional barrier to their actions.

Mr. McRae: On passage of the bill it would be up to negotiations with the provinces and then the provinces presumably could appoint the municipal authority—the fire chief or the mayor or whoever it might be and/or the EMO co-ordinator—to take charge in this kind of emergency. The obvious thing is that in an emergency we do not have time to go through various structures, it has got to be done immediately.

I must say that the one accident we had, which could have been a disaster, was not handled properly, because nobody had any idea what the chemical was that was on the train until after some time. I think our emergency measures people in the fire departments and police and so on must have this information. What happened was that two policemen got into a patrol car and went up to the scene; they could have been dead by the time they got to the scene without any protection or anything. I hope that this bill will correct this situation.

Can I proceed then to just one other point? In terms of dangerous cargo, I think in general we are used to planes that fly with freight and planes that fly with passengers which include some baggage and some freight, I suppose, some minor things. However in some parts of the country and particularly in Thunder Bay, Nordair is flying in there every night at about 12:30 or so carrying half cargo and half passengers. Are there any specific changes or any specific exceptions that are made to that kind of flight as opposed to a straight freight one or a straight passenger one? It seems to me that there is a greater danger of cargo shifting, cargo large enough that it would damage the stability of the plane and so on. In terms of this bill or in terms of what the department is looking at are there any special precautions that are taken with that kind of aircraft?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

The question of the storage of freight on any aircraft is a matter that will be dealt with by the Aeronautics Act because it is that act which is concerned with the essential stability of the aircraft in the air.

With respect to components of that aircraft's freight which are dangerous, the dangerous freights act will come into play and will limit certain types of goods from going on passenger aircraft.

In the first place, some goods are prohibited; in other cases, the quantity of goods that can be carried at any one time is limited, or the size of the container, that is to say, the packaging, may be limited to one or two litres for particular groups of commodities.

All these regulations are currently being reviewed by a carrier body in Montreal and, of course, are being reviewed

[Translation]

Dans un certain nombre de provinces, des représentants des organisations de protection de l'environnement, de protection contre les incendies ou des mesures d'urgence ont justement souligné qu'ils devaient être en mesure d'assumer ces responsabilités en cas d'accident pour franchir ces obstacles constitutionnels.

M. McRae: Après l'adoption de ce projet de loi, il faudrait donc négocier avec les provinces pour que celles-ci désignent ensuite le représentant de la municipalité qui sera responsable en cas d'urgence, que ce soit le chef du service des incendies, le maire, le coordonnateur de l'organisation des mesures d'urgence ou un autre. Il est évident qu'en cas d'urgence on n'a pas le temps de passer par la voie hiérarchique et il faut que des mesures soient prises immédiatement.

Je dois admettre qu'on a mal réagi à l'accident qui s'est produit chez nous, qui aurait pu être un désastre, car il a fallu un certain temps avant que nous sachions quel produit chimique transportait ce train. Les responsables des mesures d'urgence, des services de lutte contre les incendies et de la police, doivent détenir ces renseignements. En effet, deux policiers se sont rendus sur les lieux de l'accident dans leur voiture et sans aucune protection; ils auraient pu mourir avant d'y arriver. J'espère que ce projet de loi remédiera à la situation.

Permettez-moi de passer à un autre sujet. Pour ce qui est des marchandises dangereuses, nous savons tous que certains avions transportent des marchandises et d'autres des passagers et des bagages. Toutefois, dans certaines régions du pays, et plus particulièrement à Thunder Bay, un avion de la Nordair transportant dans des proportions égales marchandise, et passagers atterrit chaque soir vers minuit et demie. Prévoit-on des dispositions spéciales à l'égard de ces avions par opposition aux avions transportant uniquement des marchandises ou des passagers? Il me semble qu'un déplacement des marchandises risque de déstabiliser l'avion. Le ministère envisage-t-il d'exiger que des précautions spéciales soient prises pour des vols de ce genre?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

Toute mesure à l'égard de l'entreposage des marchandises dans les avions sera prise dans le cadre de la loi sur l'aéronautique car c'est cette dernière qui porte sur la stabilité des appareils.

Pour ce qui est des marchandises dangereuses pouvant être transportées à bord d'un avion, la loi sur le transport des marchandises dangereuses interdira le transport de certaines marchandises à bord d'avions transportant des passagers.

Tout d'abord, certaines marchandises sont interdites. Dans d'autres cas, la quantité transportée au cours d'un voyage est limitée ou encore, la contenance du récipient ne doit pas dépasser un ou deux litres dans certains cas.

Tous ces règlements font à l'heure actuelle l'objet d'une révision de la part d'un organisme de transport de Montréal.

[Texte]

domestically by members of the department both in the dangerous goods branch and with the Air Transport administration, to ensure that only when safety can be achieved would dangerous goods be allowed on passenger aircraft, and whether or not in particular they might be allowed on what is known as the passenger deck of a combination aircraft. There is a great deal of technical discussion going on internationally, particularly with respect to the 747 combi-aircraft which, of course, is becoming extremely popular for this type of transport because it does have such a cavernous body that you can put in large amounts of freight.

The Chairman: This is your final question, Mr. McRae.

Mr. McRae: Are we going to have another round, Mr. Chairman, because I would like to get into the whole field of nuclear waste? Is this my last kick at the can?

The Chairman: For today, yes.

Mr. McRae: But there will be other days.

The Chairman: We will be having other meetings, yes.

Mr. McRae: All right. Perhaps I could just start on this other area then. I would like to ask the Chairman, as a point of order, is there going to be an appearance from anybody from AECL or AECB in terms of the movement of spent-fuel rods and nuclear waste?

The Chairman: Mr. McRae, I have written to all those interveners who have asked to submit briefs or to appear before the Committee. As soon as we hear responses from them the subcommittee will meet to make a recommendation to the Committee as to which groups showed be invited to appear here. So until that time, I cannot give you a definitive answer.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I am not satisfied. I do not think we should ask; we should specifically demand that some of these people be here. I do not think it is a question of very nicely asking whether they want to appear. There is a great deal of concern about this area. I think we should hear, for instance, the Atomic Energy Control Board or AECL, or both, on the problem of the movement of nuclear waste because this is a very massive concern of Canadians who live along the major railways, particularly between Pickering and Northern Pinawa, which goes into Winnipeg and back out, about this kind of movement. I would think this would be something that we should be specifically asking them to tell us rather than just waiting for them to reply.

The Chairman: Mr. McRae, it certainly is within the authority of the Committee to request witnesses to appear but it is not for the Chairman to make that decision; it is something that has to come from the Committee. But I believe Mr. Ellison can make a response to your point.

Mr. McRae: Before he does I just want to request that one or the other of the nuclear groups, either the Board—prefer-

[Traduction]

Au sein du gouvernement, la direction des produits dangereux et l'administration du transport aérien étudient également la question afin de s'assurer que les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées dans des avions destinés au transport des passagers que lorsque le transport en a été déclaré sûr. De plus, on étudie également la question de savoir si de tels produits pourraient être permis dans la section voyageur d'un avion mixte. Cette question technique fait l'objet de nombreuses discussions dans les différents pays du monde particulièrement en ce qui concerne le 747, avion mixte, qui est de plus en plus apprécié pour ce genre de transport étant donné son fuselage très spacieux qui permet de transporter une grande quantité de fret.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur McRae.

M. McRae: Allons-nous avoir un autre tour, monsieur le président, car j'aimerais parler de la question des déchets nucléaires? Est-ce la dernière fois que je pourrai poser des questions en ce domaine?

Le président: Pour aujourd'hui oui.

M. McRae: Il y aura d'autres séances?

Le président: Oui.

M. McRae: Très bien. Je pourrais donc peut-être amorcer la question maintenant. J'invoque le règlement, monsieur le président. J'aimerais savoir si des représentants de l'AECL ou de la CCEA comparaitront pour parler du transport des barres de combustible irradié et des déchets nucléaires?

Le président: Monsieur McRae, j'ai écrit à toutes les personnes qui nous ont demandé de pouvoir soumettre des mémoires ou de comparaître devant le comité. Dès que nous aurons leurs réponses, le sous-comité soumettra au comité le nom des différents groupes qui devraient être invités à comparaître. Ainsi donc, je ne pourrais vous donner une réponse définitive maintenant.

M. McRae: Monsieur le président, cela ne me satisfait pas. Je ne crois pas que nous devrions demander mais plutôt exiger précisément la comparution de certains groupes. Je ne crois pas qu'il faudrait demander à ces derniers s'ils voudraient comparaître ou non. Il s'agit là d'une question qui préoccupe grandement tout le monde. Je crois que la Commission de contrôle de l'énergie atomique ou l'AECL ou les deux devraient comparaître au sujet de cette question du transport des déchets nucléaires. Il s'agit là d'une question qui préoccupe énormément les canadiens qui vivent le long des grandes lignes de chemins de fer et particulièrement entre Pickering et Northern Pinawa, lignes qui se rend également à Winnipeg. Je crois que l'on devrait poser des questions précises à ces organismes et non attendre qu'ils nous répondent.

Le président: Monsieur McRae, le comité a certainement le pouvoir de demander à des témoins de comparaître, mais ce n'est pas au président de prendre les décisions. Celle-ci doivent venir du comité lui-même. Je crois que M. Ellison pourrait répondre à cette question.

M. McRae: Auparavant, cependant, j'aimerais demander que l'un ou l'autre de ces organismes, peut-être de préférence la CCEA compareisse. J'écouterai M. Ellison avec plaisir.

[Text]

ably the Board—appear on this matter. But I would certainly be glad to hear Mr. Ellison on it too.

The Chairman: We shall definitely discuss that at the next subcommittee meeting.

Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

With respect to the question of movement of nuclear waste and, indeed, any other radioactive materials, this is one area where the Atomic Energy Control Act and the Transportation of Dangerous Goods Act would work together. Extensive discussions have taken place with officials of AECB that are leading to an agreement along the following lines: that the Atomic Energy Control Act and the AECB officials would retain the responsibility for determining what is a radioactive material, including nuclear waste, for selecting the appropriate means of containment or packaging, because that very often depends upon the strength of the radioactive source; at that stage the proposed Transport of Dangerous Goods Act would come into play to reinforce those regulations and then further to require that certain types of labelling, marking and documentations accompany the consignment and that the responsibilities of the carrier who is moving those goods, and any special procedures associated with their movement, would be promulgated under the proposed Transport of Dangerous Goods Act. Then the legislative responsibility reverts to the Atomic Energy Control Act when the goods reach destination, because that comes into use or disposal.

• 1205

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

Mr. McDermid is next on the list, but Mr. Towers has indicated to the Chair that he would like to ask a brief supplementary to Mr. McRae's line of questioning. With Mr. McDermid's concurrence, I would recognize Mr. Tower.

Mr. McDermid: I yield to my colleague.

Mr. Towers: Thank you very much.

Just a clarification, Mr. Chairman, with regard to the answer that Mr. Ellison gave to Mr. McRae and also a reference to a statement made, I think, under Bill C-21 with regard to this—and I just have it in quotes:

municipalities can apply a by-law

Are we being told that a municipality can put a by-law in place and designate a certain control or designate an individual who would have the authority, under these extreme situations that develop, that would be observed by the bodies that are transporting the dangerous goods? This is just a matter of clarification, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, the appointment of a municipal official as an inspector under the proposed Transportation of Dangerous Goods Act would be an act of the Minister of Transport and not an act of the municipal body. It would, presumably, be done following agreement with the province in consultation with the municipality, but the authority to appoint a person, be he a municipal, provincial or a federal

[Translation]

Le président: Nous discuterons certainement de cette question à la prochaine réunion de ce comité.

Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

En ce qui concerne la question du transport des déchets nucléaires et de tous produits radioactifs, la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique ainsi que la Loi sur le transport des marchandises dangereuses auraient toutes deux juridiction en la matière. De longues discussions ont eu lieu avec les fonctionnaires de la Commission de contrôle de l'énergie atomique et une entente est en vue: La CCEA garderait la responsabilité, aux termes de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique, de déterminer ce qui constitue une matière radioactive, ce qui comprend les déchets nucléaires et de choisir les contenants appropriés en tenant compte de la radio-activité. La loi sur le transport des marchandises dangereuses s'appliquerait alors pour renforcer ces règlements et pour exiger que ces produits portent certaines inscriptions, certains signes, qu'ils soient accompagnés de certains documents de transport, que le transporteur en assume la responsabilité et qu'il s'en tienne à des méthodes précises de transport selon le produit en question. Au moment où les produits atteindraient leur destination, ils seraient à nouveau régis par la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique, car ils pourraient être alors utilisés ou considérés comme déchets.

Le président: Merci, monsieur McRae.

J'ai le nom de M. McDermid sur ma liste mais M. Towers a indiqué qu'il aimerait poser une brève question complémentaire à celle de M. McRae. Si M. McDermid le permet je donnerai donc la parole à M. Towers.

M. McDermid: Volontiers.

M. Towers: Merci.

J'aimerais obtenir certaines précisions au sujet de la réponse qu'a donnée M. Ellison à M. McRae. J'aimerais aussi faire porter mes remarques sur une déclaration faite au sujet du bill C-21 et qui se rapporte à cette question. Je cite:

les municipalités peuvent adopter un règlement

Cela signifie-t-il qu'une municipalité peut adopter un règlement et prévoir un certain contrôle ou nommer un contrôleur dans des cas d'urgence lors du transport de marchandises dangereuses.

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, la nomination d'un fonctionnaire municipal au poste d'inspecteur prévu par la Loi sur le transport des marchandises dangereuses relève du ministre du Transport et non du conseil municipal. Cette nomination surviendrait sans doute à la suite d'une entente avec la province en consultation avec la municipalité. Cependant, le pouvoir de nommer un inspecteur, qu'il s'agisse d'un employé

[Texte]

employee or other person as an inspector, that authority is in the act and not in the legislative-making powers of the municipality or a province.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers.

Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I will be brief.

Not being schooled in legalese, I just want a couple of points of clarification.

Under "Offences", Clause 4 and 5 if I read that correctly—through you, Mr. Chairman, to Mr. Ellison—if I took those two offences clauses and applied them specifically to the Mississauga incident I would, under this bill, find no one guilty under this particular provision. In other words, the crew could not be charged because they were not doing anything—handling, transporting dangerous goods, safety procedures complied with, etc. etc., as far as the containers and packaging were concerned. The way I read that, and I may be reading it wrong, is that if all the safety procedures were taken, in fact, no charges could be laid and no one could be held responsible for that accident. Is that correct? Or am I away off base on that?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McDermid is correct. If, indeed, all safety marks, safety standards and safety procedures were complied with, no offence would have occurred. The question is, what are the safety marks, standards and procedures to be complied with and can we introduce ones that would prevent Mississauga from reoccurring?

Mr. McDermid: Mr. Chairman, through you to Mr. Ellison, would they come under the regulations?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Yes indeed, all of these will be specifically promulgated as regulations.

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, one final question, and I think we discussed this before, that is the amount of the fines. We are talking of \$50,000 for a first offence as a maximum and \$100,000 as a second and each subsequent offence. Have we found a great deal of resistance to the amount from the private sector and, secondly, why is it so high?

• 1210

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. If I may have the committee's indulgence for a comment, you will find that the industry's comments on the bill generally fall into a number of categories: the offences are too onerous, the penalties are too high and the inspector's powers are too liberal or too extensive. Certainly there has been some resistance from industry to the level of the offences. All we can say is that they are considered to be consistent with the magnitude of the risk to the public and, of course, there are maximum offences and it is up to the

[Traduction]

municipal, provincial, fédéral ou autre, relève de la loi et non de la municipalité ou de la province.

Le président: Merci, monsieur Towers.

Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président, je serai bref.

Le jargon juridique m'est quelque peu étranger, j'aurai par conséquent besoin de quelques éclaircissements.

J'aimerais poser ma question à M. Ellison. Si je me reporte aux articles 4 et 5 du bill, portant sur les «infractions», et si j'applique ces articles à la situation qui s'est produite à Mississauga, je me rends compte, qu'aux termes de la loi, personne ne serait véritablement coupable de ce qui s'est passé. En d'autres termes, l'équipe ne pourrait être inculpée, parce qu'elle ne faisait rien de contraire à la loi. En d'autres termes, si toutes les mesures de sécurité avaient été prises, aucune accusation ne pourrait être portée et personne ne serait responsable de cet accident. Est-ce exact ou est-ce que je me trompe considérablement dans mon interprétation.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

M. McDermid a raison. Si les marchandises en question sont marquées comme il se doit, si les normes de sécurité ont été respectées, si des méthodes sûres ont été appliquées, aucune infraction n'a été commise. La question que nous devons nous poser cependant est la suivante: Comment doit-on marquer ces produits? Quelles doivent être les normes de sécurité, les méthodes à suivre afin de s'assurer qu'un accident comme celui de Mississauga ne se reproduise pas.

M. McDermid: Monsieur le président, M. Ellison pourrait-il me dire si tout ceci sera couvert par les règlements?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Oui, toutes ces questions seront prévues précisément dans les règlements.

Le président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Monsieur le président, une dernière question. Nous en avons déjà discuté, il s'agit de l'importance de l'amende. Nous parlons d'un maximum de \$50,000 pour un premier délit et de \$100,000 pour toute récidive. Tout d'abord, le secteur privé s'est-il opposé à ce montant, et deuxièmement, pourquoi l'amende est-elle si élevée?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Si le Comité veut bien me permettre de formuler un commentaire, je dirais que les réactions et les remarques de l'industrie concernant le bill tournent en général autour des points suivants: les délits sont trop onéreux; les amendes sont trop élevées et les pouvoirs des inspecteurs sont trop vastes. L'industrie s'est certainement opposée dans une certaine mesure au niveau des amendes. Tout ce que nous pouvons dire c'est qu'elles sont établies en fonction du risque que le délit impose au public dans chacun

[Text]

discretion of the courts to determine where, between zero-dollars and the \$50,000, any offender found guilty would be fined.

The Chairman: Mr. McDermid, I think you will find quite a bit of opportunity when we go into the public hearings on this bill to get the views of industry and the carriers on that very question.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Ellison.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. Mr. Turner has the final question.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Ellison, Clause 13(1) talking about inspectors, it says here:

The Minister may... designate any person whom he deems qualified to be an inspector...

What I want to know is what are the qualifications and who sets the qualification standards for the hiring of inspectors? Are they going to be like the CTC inspectors: you have to be an official of the CPR or CNR or any railroad in Canada for at least five years, and employees that have 35, 25, 40 years experience will not be considered as inspectors?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Clause 13(1) is really just the appointing power. The control to that is to be found in Clause 21(m) which states that:

21. The Governor in Council may make regulations generally...

(m) for the qualification, training and examination of inspectors and prescribing the manner and form in which a certificate of designation referred to in subsection 13(2) shall be furnished to an inspector;

Clause 21(m) was specifically included to provide some assurance to the industry that, indeed, the inspectors would be appropriately qualified. I should hasten to add that the qualifications of the inspectors receiving a designation under this bill will be extremely varied. For example, there will be inspectors whose duties will be to confirm that, for example, gas cylinders conform to the appropriate construction specifications. Their qualifications will probably lie in the fields of metallurgy and mechanical engineering. Others will be responsible for the safe storage of dangerous goods on ships. These will probably have to have some kind of marine experience and qualification.

All of these are intended to be laid out as far as possible by regulations and subject to Clause 22 would be gazetted for industry and the general public to comment on the adequacy of that qualification.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: What I am interested in are employees of the railroads and in the industry, airlines, are they going to be

[Translation]

des cas. Il y a bien sûr des plafonds supérieurs et ce sera aux cours de justice de déterminer, selon le cas, quelle amende devra être payée.

Le président: Monsieur McDermid, je pense que vous aurez largement l'occasion de prendre connaissance de l'attitude de l'industrie et des transporteurs à ce sujet lorsqu'il y aura des audiences publiques sur le bill.

M. McDermid: Merci, monsieur le président et monsieur Ellison.

Le président: Merci, monsieur McDermid. Monsieur Turner, dernière question.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur Ellison, le paragraphe 13(1) dit au sujet des inspecteurs, et je cite:

Le ministre peut... désigner toute personne qu'il estime qualifiée pour remplir les fonctions d'inspecteur...

Ce que je veux savoir, c'est quels sont ces compétences et qui établit les normes de compétence pour l'embauche d'inspecteurs. Est-ce que ce sera comme pour les inspecteurs de la CTC, où il faut avoir été, pendant au moins cinq ans, un agent de la CPR ou de la CNR ou de toute autre compagnie de chemins de fer au Canada pour se porter candidat, et où les employés qui ont 35, 25 ou 40 années d'expérience ne verront pas leur dossier étudié?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Le paragraphe 13(1) ne traite en vérité que du pouvoir de nomination. Le paragraphe 21(m) précise que:

21. Le gouverneur en conseil peut édicter des règlements en vue notamment:

(m) de fixer les conditions de compétence, de formation et d'examen à satisfaire par les inspecteurs, ainsi que les modalités de délivrance prévues au paragraphe 13(2);

Le paragraphe 21(m) a été rédigé et a été incorporé au bill en vue de fournir en quelque sorte une garantie à l'industrie que les inspecteurs auraient les compétences nécessaires pour s'acquitter de leurs tâches. Je m'empresse d'ailleurs d'ajouter que les compétences des inspecteurs qui recevront des certificats en vertu du présent bill seront des plus variées. Il y aura par exemple des inspecteurs qui seront chargés de s'assurer par exemple que les cylindres à gaz correspondent aux devis de construction en vigueur. Ceux-ci auront vraisemblablement reçu une formation dans les domaines de la métallurgie et de l'ingénierie mécanique. D'autres inspecteurs seront responsables de l'entreposage en toute sécurité de produits dangereux sur les navires. On exigera sans doute de ceux-ci qu'il aient une certaine expérience reliée à la marine.

Toutes ces précisions devront être incorporées, dans la mesure du possible, aux règlements et, sous réserve du paragraphe 22, seront publiées dans la Gazette du Canada pour que l'industrie et le grand public aient la possibilité de faire connaître leurs observations sur ces critères d'admissibilité.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Ce qui m'intéresse ce sont les employés des chemins de fer et des compagnies aériennes; va-t-on étudier

[Texte]

considered? The CTC does not pay enough money, the employees of all the railroads are qualified but the money is not there and so, therefore, they will not take the jobs. And why this restriction in the CTC rules that you have to have five years experience as an official anywhere in Canada before you can even qualify? This is one of the things everybody is interested in. If you have the experience, why have this restriction in there. Is this restriction going to be in these rules and regulations which are going to be passed by Order in Council?

• 1215

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I cannot, at this stage, say whether or not that restriction will be contained in any regulations promulgated pursuant to Clause 21. If they are, industry will have the opportunity to comment on the advisability of having that qualification.

On Mr. Turner's questions for the remuneration of inspectors, that is beyond my competence.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Well, this is one of the problems we have now. Are we going to make the same mistake the second time? You must have qualified people; and qualified people, in my opinion, are people who start in the grass roots and go up the ladder. If their employees will not accept CTC inspector jobs or railroad official jobs because the money is not there, surely they should be allowed to qualify as inspectors under these new rules and regulations, passed by Order in Council.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Turner, I think the recommendation from this committee should be that after the Minister has the enabling powers to appoint inspectors and industry has made suggestions on whom they feel are qualified in certain fields to become inspectors—I think it would behoove this Committee to ask for a meeting with the Minister to establish criteria for the naming of, and the appointing of, inspectors. In that context the members would have made their input and their recommendations for the Minister to take into consideration, from a budgetary standpoint, a remuneration standpoint, pre-qualification, and exclusions or inclusions of people with different fields of experience. Would that not be a logical approach to that aspect of the bill?

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Bockstael, I buy this argument, but let the Committee have permission to take a look at the rules and regulations the Orders in Council are going to set up after the bill is passed. That is very important.

Mr. Bockstael: Last year the same Committee enquired from the Minister at that time if he was prepared to let us review the regulations, and he said yes. I am sure the present Minister would be willing to allow us. But you know there are 1300 pages of these regulations, and a copy of those regulations would be made available to this committee to peruse, but

[Traduction]

leurs dossiers? La CTC ne paie pas assez cher. Les employés de tous les chemins de fer ont les compétences nécessaires, mais l'argent n'est pas là. Alors, ils n'acceptent pas les postes qu'on leur offre. Et pourquoi y a-t-il cette restriction en vertu des règlements de la CTC et selon laquelle il faut avoir cinq ans d'expérience à titre d'agent n'importe où au Canada avant d'être admissible aux concours? C'est une des choses qui intéresse tout le monde. Si vous avez l'expérience, pourquoi cette restriction? Cette restriction va-t-elle être incorporée aux règlements qui seront adoptés par décret du Conseil?

Le président: M. Ellison.

M. Ellison: Monsieur le président, il m'est impossible à l'heure actuelle de dire si oui ou non cette restriction sera incorporée aux règlements qui seront promulgués aux termes du paragraphe 21. Si elle l'est, l'industrie aura l'occasion de donner son avis sur l'à-propos de cette exigence.

Pour ce qui est de la question de M. Turner concernant la rémunération des inspecteurs, cela ne relève pas de moi.

Le président: Mr. Turner.

M. Turner: Eh bien ça c'est l'un des problèmes qui nous préoccupent à l'heure actuelle. Allons-nous répéter la même erreur? Il faut avoir des personnes qualifiées; et, à mon avis, des personnes qualifiées sont des personnes qui commencent en bas de l'échelle et qui la gravissent petit à petit. Si leurs employés refusent les postes d'inspecteurs de la CTC ou d'agents des chemins de fer parce que les salaires ne sont pas assez élevés, ils devraient certainement être admissibles aux concours pour les postes d'inspecteurs en vertu des nouveaux règlements adoptés par décret du Conseil.

Le président: M. Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur Turner, je pense que le Comité devrait recommander qu'une fois que le ministre se sera vu accorder les pouvoirs nécessaires pour nommer des inspecteurs et que l'industrie aura présenté ses suggestions sur les personnes qui d'après elle ont les compétences nécessaires pour devenir inspecteur dans certains domaines... je pense que le Comité devra demander une réunion avec le Ministre en vue d'établir les critères de nomination des inspecteurs. De cette façon les députés auront l'occasion de participer et de transmettre leurs recommandations au Ministre qui pourra en tenir compte dans le budget et lors de la détermination du salaire, des qualités et de l'expérience préalable requises. Est-ce que ce serait une approche logique pour cet aspect du bill?

M. Turner: Monsieur le président, monsieur Bockstael, j'accepte cet argument, mais il faudrait que le Comité ait la permission de jeter un coup d'œil sur les règlements qui seront en vigueur en vertu d'un décret du Conseil une fois le bill adopté. Cela est très important.

M. Bockstael: L'an dernier, le Comité avait demandé au Ministre s'il voulait bien nous laisser étudier les règlements, et il avait accepté de le faire. Je suis certain que l'actuel ministre acceptera lui aussi que nous le fassions. Mais vous savez que les règlements remplissent 1,300 pages! Un exemplaire du texte des règlements sera mis à la disposition du Comité pour

[Text]

I am sure there are only certain specific areas of those regulations we would want to go into in any depth.

The Chairman: If I may interject, I believe the Minister at our last meeting indicated a willingness to have the Committee look at the regulations and offer their comments and suggestions for change.

Mr. Turner: Well, rules and regulations are made to be broken. We all break the speed limit. After many, many years of service on the railroad, the railroad said do—you get into trouble, they throw the rule book at you, but they will not say live up to that rule book for the simple reason you would be 24 hours going 100 miles. So it is whatever the officials of the railroad think you broke, and how you broke the rule. This is how they apply the safety standards. These are things, I think, which should be set down in black and white: that you do this and you cannot do that. Otherwise we are going to be in the same position, because even today they are still breaking rules on their own.

The Chairman: We will have that opportunity, Mr. Turner, from the commitment the Minister made to the Committee.

That completes questioning of officials on C-18 for today. The meeting will adjourn until 3.15 p.m., Thursday, June 5, when we shall consider Vote 1 in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981 under Transport.

I thank the Parliamentary Secretary and the officials from the department for their assistance in our consideration of Bills C-21, C-18, and members of the Committee for their co-operation.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

qu'il puisse l'étudier mais je suis certain que nous ne voudrions étudier que certaines parties de ces règlements.

Le président: Si vous me permettez d'intervenir, je pense que le ministre, lors de notre dernière réunion, avait dit aux membres qu'il voulait bien que le Comité étudie les règlements, lui fasse part de ses commentaires et lui soumette éventuellement des propositions en vue d'y apporter certaines modifications.

M. Turner: Eh bien les règlements existent pour qu'on puisse aller à leur rencontre! Nous roulons tous au-dessus de la limite de la vitesse. Après de très nombreuses années de service aux chemins de fer, les autorités ont dit: «Vous vous trouvez dans le pétrin, ils vous lancent le paquet!» Mais ils ne vous diront pas d'observer tous les règlements, pour la simple raison que ça vous prendrait 24 heures pour parcourir 100 milles. Ce sont donc les agents des chemins de fer qui décident si oui ou non vous avez enfreint le règlement et comment. C'est comme ça qu'ils appliquent les normes de sécurité. Ce sont là des choses, je pense, qui devraient être écrites noir sur blanc; que vous pouvez faire ci mais qu'on vous interdit de faire ça. Sans cela, nous nous trouverons dans la même position puisque même aujourd'hui ils enfreignent eux-mêmes les règlements.

Le président: Monsieur Turner, nous aurons l'occasion de le faire, comme nous en a assurés le ministre.

Je pense que cela met fin aux questions que nous avons à poser aux responsables concernant le Bill C-18. La séance est levée. Nous reprendrons le jeudi 5 juin à 15 h 15 avec l'étude du crédit numéro 1 des Prévisions budgétaires «Transports» pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981.

Je tiens à remercier le secrétaire parlementaire et les agents du ministère de nous avoir aidés dans notre étude des Bills C-21 et C-18 et j'aimerais également remercier les membres du Comité de leur coopération.

M. Bockstael: Merci monsieur le président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Cliff Rose, Senior Adviser, International Relations;

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;

Mr. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods.

Du ministère des Transports:

M. Cliff Rose, conseiller principal, Relations internationales;

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la Coordination;

M. Duncan Ellison, directeur, transport des marchandises dangereuses.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 3

Fascicule n° 3

Thursday, June 5, 1980

Le jeudi 5 juin 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1980-81
Vote 1 under TRANSPORT

Budget principal 1980-1981
Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable Jean-Luc Pepin
Minister of Transport

L'honorable Jean-Luc Pepin
ministre des Transports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Crosbie
(*St. John's West*)
Ellis

Fulton
Gourd
Harquail
Mackasey
Mayer

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Mazankowski
McRae
Portelance
Reid (*St. Catharines*)
Skelly

Stollery
Towers
Turner
Wright—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, June 4, 1980:

Mr. Portelance replaced Mr. Roy;
Mr. Olivier replaced Mr. Harquail;
Mr. Stollery replaced Mr. Deniger;
Mr. Crosbie (*St. John's West*) replaced Mr. McKenzie;
Mr. Skelly replaced Mr. Parker;
Mr. Fulton replaced Mr. Benjamin;
Mr. Gourd replaced Mr. Fisher.

On Thursday, June 5, 1980:

Mr. Mayer replaced Mr. McDermid;
Mr. Ellis replaced Mr. Forrestall;
Mr. Harquail replaced Mr. Olivier.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 4 juin 1980:

M. Portelance remplace M. Roy;
M. Olivier remplace M. Harquail;
M. Stollery remplace M. Deniger;
M. Crosbie (*Saint-Jean Ouest*) remplace M. McKenzie;
M. Skelly remplace M. Parker;
M. Fulton remplace M. Benjamin;
M. Gourd remplace M. Fisher.

Le jeudi 5 juin 1980:

M. Mayer remplace M. McDermid;
M. Ellis remplace M. Forrestall;
M. Harquail remplace M. Olivier.

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, April 30, 1980

ORDERED,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45, L50, 55 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100, 105 and 110 for the fiscal year ending March 31, 1981, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

Pour le Greffier de la Chambre des communes

M. R. PELLETIER

For the Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 30 avril 1980

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100, 105 et 110, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, soient renvoyés au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 5, 1980

(4)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:25 o'clock p.m. this day, the Chairman Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Crosbie (*St. John's West*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fulton, Harquail, Maltais, Mayer, Mazankowski, Portelance, Reid (*St. Catharines*), Skelly, Turner and Wright.

Other Members present: Messrs. Fisher, Orlikow and Roy.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Walter M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. George G. Leask, Acting Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Order of Reference dated April 30, 1980, being read as follows:

ORDERED,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100, 105 and 110 for the fiscal year ending March 31, 1981, be referred to the Standing Committee on Transport.

The Chairman called vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and witnesses answered questions.

On motion of Mr. Ellis, seconded by Mr. Portelance, it was agreed,—That the Second Report to the House requesting authority to spend up to ten days travelling to Eastern and Western Canada to Transport Canada Establishments, while considering Vote 1 under TRANSPORT in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981, also include

“and that the necessary staff do accompany the Committee.”

And questioning continuing;

At 5:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 5 JUIN 1980

(4)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 25 sous la présidence de M. Dionne.

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*La Salle*), Crosbie (*Saint-Jean-Ouest*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fulton, Harquail, Maltais, Mayer, Mazankowski, Portelance, Reid (*St. Catharines*), Skelly, Turner et Wright.

Autres députés présents: MM. Fisher, Orlikow et Roy.

Comparent: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du Ministère des Transports: M. R. Y. J. Giroux, Administrateur, Administration canadienne du transport de surface; M. Walter M. McLeish, Administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. George G. Leask, Administrateur adjoint (intérimaire) Administration canadienne des transports maritimes.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du 30 avril 1980:

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100, 105 et 110, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, soient renvoyés au Comité permanent des transports.

Le président met en délibération le crédit 1—Programme d'administration du ministère sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Sur motion de M. Ellis, appuyé par M. Portelance, il est convenu,—Que le deuxième rapport à la Chambre demandant l'autorisation de passer jusqu'à dix jours à voyager de l'est à l'ouest du Canada pour visiter les établissements de Transports Canada, au cours de l'étude du crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS figurant au Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, comprenne également

«et que le personnel nécessaire accompagne le Comité.»

L'interrogation se poursuit;

A 17 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 5, 1980

• 1524

[Texte]

The Chairman: Order, please. Since we have representatives from both the government and the official opposition, we can hear evidence.

Our Order of Reference dated Wednesday, April 30, 1980 reads as follows: That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45—shall I dispense?—for the fiscal year ending March 31, 1981 be referred to the Standing Committee on Transport.

I shall call Vote 1, Departmental Administration Program under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program
Budgetary

Vote 1—Departmental Administration—Operating
expenditures—\$59,298,800

The Chairman: You will find this vote listed in your blue book on pages 30-4 to 30-17.

It is my pleasure today to welcome to the Committee the Hon. Jean-Luc Pepin, Minister of Transport. I would ask him to introduce, at this time, the officials that he has with him.

Mr. Pepin, please.

• 1525

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): First, my Parliamentary Secretary, Mr. Robert Bockstael; then Mr. Kroeger, my Deputy Minister; Mr. George Leask, for the Marine Administration; Mr. Robert Giroux, of the Surface Administration; and Mr. Walter McLeish of the Air Administration.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. Do you have an opening statement, Mr. Minister?

Mr. Pepin: No. In some ways I made it in the House of Commons on May 15, 1980 in presenting my estimates on that day for discussion in Committee of the Whole. So I am quite sure that all the members of the Committee have read it carefully and have a good idea of the distribution of funds between the different administrations in my department.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. We will begin questioning, then, with Mr. Crosbie. Mr. Crosbie, please.

Mr. Crosbie (St. John's West): Yes, Mr. Chairman. I would like to ask the Minister, first, what the latest is on the move of the Water Transportation Assistance Directorate from Ottawa to St. John's, Newfoundland. Just to refresh the Minister's memory, that was a move that was announced—Well, just to get it on the record, then, it was announced originally by Mr. Otto Lang when he was minister back in February of 1978, I think it was—February 16, 1979, sorry. It involves a move of that directorate to St. John's from Ottawa. I think at the time

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 5 juin 1980

[Traduction]

Le président: Messieurs, à l'ordre. Puisque nous avons des représentants du gouvernement et de l'opposition officielle, nous pouvons entendre nos témoins.

Notre mandat, du mercredi 30 avril 1980, concerne les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45, et suivants, du budget du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981.

Je mets à l'étude le crédit 1^{er}, programme d'administration du ministère des Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale.
Budgétaire

Crédit 1^{er}—Administration centrale—Dépenses de fonc-
tionnement—\$59,298,800

Le président: Vous trouverez ce crédit aux pages 30-4 à 30-17, dans le livre bleu.

J'ai le plaisir d'accueillir aujourd'hui l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports. Je lui demanderai de présenter les hauts fonctionnaires qui l'accompagnent.

Monsieur Pepin.

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Je vous présenterai tout d'abord mon secrétaire parlementaire, M. Rober Bockstael, puis M. Kroeger, sous-ministre, M. George Leask, responsable du programme des transports par eau, M. Robert Giroux, responsable du programme des transports de surface, et M. Walter McLeish, responsable du programme des transports aériens.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Voulez-vous faire une déclaration préliminaire?

M. Pepin: Non, car je l'ai faite, en quelque sorte le 15 mai 1980, à la Chambre, lorsque j'ai présenté le budget de mon ministère devant le comité plénier. Je suis certain que les membres du Comité auront lu cette déclaration avec beaucoup de soin et sont donc au courant de l'utilisation que fait mon ministère de ses divers crédits.

Le président: Merci, Nous allons donc commencer les questions. Monsieur Crosbie, vous avez la parole.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Merci, monsieur le président. Je voudrais tout d'abord demander au ministre où en est la situation du transfert, d'Ottawa à Saint-Jean, à Terre-Neuve, de la Direction de l'aide au transport maritime. Je pourrais vous rappeler, monsieur le ministre, que ce transfert avait été annoncé par M. Otto Lang, lorsqu'il occupait ce portefeuille, en février 1978; en fait, c'était le 16 février 1979, veuillez m'excuser. Il s'agissait de transférer cette direction d'Ottawa à Terre-Neuve. A l'époque, M. Lang, dans le cadre

[Text]

Mr. Lang pointed out, when he had a press conference at St. John's, that of the \$100 million a year or so that was spent on subsidies for ferries and the like, around 75 per cent was spent in the Newfoundland region—ferry services from the mainland to Newfoundland and P.E.I. and within Newfoundland. One of the major reasons he gave for moving the directorate was, just to quote from his release at the time, that:

It makes sense to locate the expertise in the region it is designed to serve rather than far away.

There are some 29 jobs involved.

Since then, a lot of the people who are with the directorate here in Ottawa refused to move. There has been a new director recruited who lives in St. John's, Newfoundland. His home is there. The directorate has an economist recruited who is a Newfoundlander who is now living in St. John's. The Minister is apparently reconsidering this move that was supposed to have taken place by August of 1980. The move was confirmed when Mr. Mazankowski was the Minister and now, for some reason, we are supposed to understand that it cannot go ahead, or that the Department of Transport does not want it to go ahead. I wondered if you have completed your re-examination, Mr. Minister.

Mr. Pepin: Mr. Giroux will tell you the details of it, but from my ministerial point of view there have been a great number of problems related to that particular move. The first is that the role of the directorate has changed to a certain extent. It is now more involved in matters of planning, accountability, and what not than in matters of actual debating on a particular situation. Mr. Giroux will tell you more about that. Then, the number of people has been reduced considerably enough in that direction. Number three, there have been a number of protests from other regions of the Atlantic to the effect that Newfoundland was not the best place for it, and so on and so forth. Four, there have been difficulties incurred in finding a location for it in booming St. John's, etc., etc.

As I told you, Mr. Crosbie, in the House the other day, we are trying to reconcile all these factors now and, as I said, trying to reconcile mainly the interests of the move to Newfoundland—and I understand that it is one in which Newfoundland would rejoice—and the interests of the department as a whole. Hopefully, we are going to find a middle of the road that will accommodate most of these interests. But it is not, as you know, an easy situation.

Would you care to listen to Mr. Giroux, first, about the changing role of the directorate? Mr. Giroux, would you like to talk about it?

Mr. Crosbie: Fine.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Robert Y. J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): Thank you, Mr. Minister. Very briefly to Mr. Crosbie, the role is changing significantly, in the sense that whereas the directorate was very much involved, was closely linked, with the operator, CN Marine particularly, in the provision of ferry services. As a result of the changing relationships with CN Marine, which happened last year at this time, its role is much

[Translation]

d'une conférence de presse qu'il avait donnée à Saint-Jean, avait affirmé que le budget de 100 millions de dollars, environ, que le ministère consacrait aux subventions de traversiers, entre autres, était dépensé à 75 p. 100, à Terre-Neuve. Il s'agissait des services de traversiers du continent vers Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi que des services desservant les communautés de Terre-Neuve. Pour justifier ce transfert, il avait fait la déclaration suivante:

Il est raisonnable d'installer les experts dans la région qu'ils doivent desservir plutôt que dans une région éloignée.

À l'époque, ce transfert devait concerner 29 emplois.

Depuis lors, beaucoup de membres de la direction, actuellement basés à Ottawa, ont refusé le transfert. Un nouveau directeur a été recruté, qui vit à Saint-Jean. De même, la direction a recruté un économiste, originaire de Terre-Neuve et qui vit également à Saint-Jean. Or, d'après mes informations, le ministre serait en train de réexaminer ce transfert, qui devait se produire en août 1980. Vous savez bien que le transfert avait été confirmé par M. Mazankowski, lorsqu'il occupait votre portefeuille, mais, pour des raisons que j'ignore, il semble que le ministère s'oppose maintenant au transfert. Je voudrais donc vous demander où en est la situation à ce sujet.

M. Pepin: M. Giroux pourra vous donner des détails, mais je puis déjà vous dire que ce transfert a suscité un certain nombre de problèmes. Tout d'abord, le rôle de la direction a subi certains changements. En effet, elle s'occupe maintenant plus de questions de planification et de contrôle que de questions d'analyse de telle ou telle situation. M. Giroux reviendra là-dessus. Ensuite, le nombre d'employés de la direction a été considérablement réduit. Troisièmement, certaines régions de l'Atlantique ont émis des protestations à l'égard de ce transfert, affirmant que Terre-Neuve n'était pas la province la plus adéquate pour accueillir cette direction. Quatrièmement, on a eu des difficultés à trouver des logements à Saint-Jean, qui est actuellement en pleine expansion économique.

Comme je vous l'ai dit l'autre jour à la Chambre, monsieur Crosbie, nous essayons d'analyser tous ces facteurs et de concilier les intérêts de Terre-Neuve, qui serait évidemment très intéressée par ce transfert, avec ceux du ministère dans son ensemble. Nous espérons réussir à trouver un moyen terme, permettant de satisfaire la plupart de ces intérêts. Cela étant, vous savez que ce ne sera pas facile.

Voudriez-vous que M. Giroux vous donne des détails quant à l'évolution du rôle de la direction? Monsieur Giroux, voudriez-vous nous en parler?

M. Crosbie: D'accord.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Robert Y. J. Giroux (directeur de l'Administration des transports de surface, ministère des Transports): Merci, monsieur le ministre. Brièvement, monsieur Crosbie, je vous dirais que le rôle de la direction a changé considérablement, dans la mesure où elle s'occupait essentiellement, auparavant, de relations avec la société gérant le service de traversiers, c'est-à-dire essentiellement CN Marine. À la suite de l'évolution des rapports avec CN Marine, laquelle s'est produite l'an dernier,

[Texte]

more now to negotiate on a yearly basis a number of contracts with CN Marine. Essentially CN Marine is the operator looking after the service level in the region. The negotiation of these contracts is very much linked to the government budgetary process, it very much reacts to a number of broad transportation policies, some of which could be trade-offs, which are decisions, of course, being made in headquarters in Ottawa.

• 1530

The number of people—you mentioned 29, Mr. Crosbie—we now feel we can probably operate that directorate, as a result of this changing role, with somewhere between 23 and 25 people, so the number is going down in actual needs.

The third point is we have had a number of concerns expressed by other areas of the country, particularly in P.E.I., about the proposed move. In fact, some operators in those parts of Atlantic Canada have indicated they would want to continue operating directly with Ottawa, in terms of their relationship with the directorate; which creates some problems. Essentially, these relate to the broad category of the changing role of the directorate. We have also had some difficulties in finding accommodation in Newfoundland, accommodation for individuals to move to St. John's particularly, because of the very high cost of houses there as a result of the city being in a very—and this has emerged in the last year, as you know, it probably has been more noticeable in the last year as a result of the very high economic activity in the area—and this has been a very difficult factor to come to grips with. As a result of all this, as he has indicated, the Minister is reassessing the situation.

Mr. Pepin: But there is no intent of not going there. The question being discussed is the number.

The Chairman: Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie (St. John's West): Yes, Mr. Chairman, I do not want to argue the point now except I have listened to these reasons, none of which convinces me of anything; because if the spirit is there, all difficulties will be overcome. And might I point out, when you mention P.E.I., the Department of Veterans Affairs and the Canadian Pension Commission are being dragged into P.E.I., and if they have the gall and the nerve to protest about this little directorate going to St. John's it certainly is the first time it has come to my attention. The Minister of Veterans Affairs stated two days ago that of 128 employee positions in the Canadian Pension Commission Service which had to be moved to P.E.I. this year, only 40 of the employees are willing to be transferred; and your same problems with housing and everything else are going to apply there.

I will not argue now because you have not made your decision yet. But I want to point out to you that Mr. Lang himself originated this. It did not originate in a request from Newfoundland. There is not a federal agency that has ever been moved there, with the exception of the National Revenue

[Traduction]

la direction s'occupe maintenant beaucoup plus de négociation annuelle des contrats passés avec cette société. En fait, CN Marine s'occupe maintenant de la gestion du service, sur le plan régional, alors que la négociation des contrats dépend directement du processus budgétaire gouvernemental et des grandes politiques élaborées en matière de transport, lesquelles, évidemment, impliquent des décisions qui doivent être prises à Ottawa.

En ce qui concerne le nombre d'emplois que vous avez mentionnés, monsieur Crosbie, je dois dire que nous estimons qu'actuellement, du fait de ce nouveau rôle, la direction pourrait probablement fonctionner avec 23 à 25 employés. Donc, son personnel diminue.

Troisièmement, d'autres régions du pays, notamment l'Île-du-Prince-Édouard, nous ont fait part de leurs préoccupations au sujet de ce transfert. Plus concrètement, certaines sociétés des provinces atlantiques nous ont dit qu'elles tenaient à maintenir un rapport direct avec Ottawa, ce qui ne serait plus aussi facile si la direction était transférée ailleurs. Ceci se rapporte évidemment à l'évolution du rôle de la direction. En outre, nous avons eu quelques difficultés à trouver des logements à Terre-Neuve, particulièrement à Saint-Jean, du fait du coût très élevé des maisons dans cette ville, résultant du boom économique que connaît actuellement la province. Ce phénomène est apparu l'an dernier et nous a donc causé beaucoup de difficultés. C'est pour toutes ces raisons que le ministre réévalue actuellement la situation.

M. Pepin: Mais nous n'avons pas l'intention de ne pas y aller. La discussion porte sur le nombre des employés qui seraient transférés.

Le président: Monsieur Crosbie.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Je ne voudrais pas discuter de cela, monsieur le président, mais je dois dire qu'aucune de ces raisons ne me paraît convaincante. En effet, si la volonté existait, les difficultés pourraient être résolues. Puisque vous avez mentionné l'Île-du-Prince-Édouard, je pourrais cependant signaler que l'on oblige le ministère des Affaires des anciens combattants et la Commission canadienne des pensions à transférer leurs activités dans cette province. C'est donc la première fois que j'entends dire que cette province aurait l'audace de protester au sujet du transfert d'une toute petite direction à Saint-Jean. Il y a deux jours, le ministre des Affaires des anciens combattants a signalé que, sur les 128 employés de la Commission canadienne des pensions qui devaient être transférés à l'Île-du-Prince-Édouard, seuls 40 étaient prêts à y aller. Donc, les problèmes de logement que vous m'avez mentionnés se posent ailleurs également.

Je n'insisterai pas là-dessus, puisque vous n'avez pas encore pris votre décision. Je tiens simplement à vous rappeler que c'est M. Lang lui-même qui était à l'origine de ce projet. Ce n'est pas la province de Terre-Neuve qui en a fait la demande. Or, à l'exception de certains services mécaniques du ministère

[Text]

mechanical operation going there now. CN Marine is headquartered in Moncton. The whole world does not being and end in Ottawa. And just because a number of people are very satisfied to live here in Ottawa and do not want to move to St. John's is not a suitable reason for us to accept the reversal of this decision, which for two elections was government policy. There will be very strong opposition if there is any attempt to cancel this. But, sir, because of my limited time I have to go onto another issue.

I think I have a couple of minutes yet, Mr. Chairman.

The Chairman: Proceed, Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie (St. John's West): The Precision Approach Radar system at St. John's Airport: I wrote the Minister about this on May 27. St. John's Airport, as the Minister knows, must be one of the least desirable, from a weather viewpoint, in all Canada, and one of the greatest for difficulties with fog; and your officials have already—they are planning to remove, on Monday, the Precision Approach Radar system from the facilities present at Torbay Airport, using the excuse that because they are replacing the ILS system on Runway 17, they have to remove this PAR to permit construction to go ahead. I do not accept that as being necessary, but in any event they are planning to remove the Precision Approach Radar permanently. Now there is an ILS landing system on Runway 29; there is this one on Runway 17 which is being reconstituted. There is no ILS system on Runway 11, which is the runway you need to use when you have an east wind. There is a great deal of traffic between St. John's and the offshore oil and gas using helicopters and there is a lot of private aircraft traffic down there in addition to the commercial airlines. I have requested that you order that the PAR not be removed on a permanent basis; in fact, it should be left there this summer. There is only going to be the system on one runway this summer. I have gone into St. John's many times myself and it has been blue sky and clear over Conception Bay and you can see the city but you cannot get down on the runways at Tor Bay because of fog. Could you give me the latest on that and will you save this PAR system from your bureaucrats who want to have a uniform policy apply to all airports across Canada, despite the fact that the weather is not uniform across Canada. I remember Mr. Smallwood saying Procrustes bed and you could not fit the small fellow in the short bed and all this. What is your position on that, Mr. Minister? Will you save us from these frightful atrocities that have been threatened?

• 1535

Mr. Pepin: I am in a bit of a predicament, because if I answer the question, you will say it is an excuse and if a bureaucrat answered, you will have a qualification for that, too. I do not know which one to give you. I think Mr. McLeash

[Translation]

du Revenu, aucun organisme fédéral n'a encore été transféré dans cette province. CN Marine a son administration centrale à Moncton et je crois utile de vous rappeler qu'Ottawa n'est certainement pas le nombril du monde. Ce n'est pas parce qu'il y a certaines personnes qui sont très contentes de leur vie à Ottawa et qui ne veulent pas être transférées à Saint-Jean que l'on doit revenir sur une décision qui a été confirmée comme politique gouvernementale par deux élections générales. Il y aura donc une très forte opposition si vous essayez d'annuler ce transfert. Cela étant, monsieur le ministre, je passerai à un autre sujet, car mon temps est limité.

Il reste bien quelques minutes, monsieur le président?

Le président: Continuez, monsieur Crosbie.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Je voudrais donc aborder le problème du système de radar d'approche de précision de l'aéroport de Saint-Jean. J'ai écrit au ministre à ce sujet, le 27 mai. Comme vous le savez, l'aéroport de Saint-Jean est sans doute celui qui pose le plus de problèmes, à l'atterrissage, à cause de son brouillard. Or, vos fonctionnaires ont l'intention, lundi prochain, d'enlever le système de radar de l'aéroport de Torbay, sous prétexte qu'ils vont y installer un système d'atterrissage aux instruments, sur la piste 17. D'après eux, ils doivent enlever le système de radar pour que la construction du système d'atterrissage aux instruments puisse commencer. Quant à moi, je ne pense pas que cela soit nécessaire. Cela étant, ils ont bien l'intention d'enlever le système de radar de manière permanente. Il existe actuellement un système d'atterrissage aux instruments sur la piste 29 et il y en a un sur la piste 17, qui est en voie de réparation. Il n'y en a pas sur la piste 11, qui est cependant celle que l'on doit utiliser pour les atterrissages par vent d'est. Vous savez également qu'il y a beaucoup de trafic aérien entre Saint-Jean et les plates-formes de recherche pétrolière en pleine mer et qu'il y a également, outre les appareils des sociétés commerciales, beaucoup d'appareils privés qui utilisent cet aéroport. Je vous ai déjà demandé d'ordonner que le système de radar ne soit pas supprimé de manière permanente. Il devrait être maintenu cet été, car il n'y aura qu'un seul système utilisable à cette époque, sur une seule piste d'atterrissage. Je me rends très souvent à Saint-Jean et j'ai constaté que l'on peut avoir un temps merveilleux au-dessus de la baie Conception et, malgré cela, se trouver dans l'impossibilité d'atterrir à Tor Bay à cause du brouillard. Pourriez-vous donc me dire où en est la situation à ce sujet et me dire également si vous êtes prêt à sauver ce système de radar des activités de vos bureaucrates, qui vous font appliquer une politique uniforme à tous les aéroports du pays, sans tenir compte des variations de climat? Je me souviens que M. Smallwood avait fait une allégorie, un jour, au sujet de petites personnes qu'on ne pouvait pas installer dans de petits lits, entre autres choses. Quelle est donc votre position là-dessus, monsieur le ministre? Allez-vous nous épargner les horreurs bureaucratiques dont nous sommes menacés?

M. Pepin: Vous me placez devant un dilemme assez délicat. En effet, si je réponds à la question, vous direz que c'est une excuse; par contre, si c'est un bureaucrate qui répond, vous lui imputerez des horreurs. Je ne sais donc comment m'en sortir.

[Texte]

has a great reputation as an expert in air matters, so we will hear from him.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. Walter M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Crosbie, at the risk of being considered to be one of the bureaucrats to whom you are referring, I will proceed to try and explain why we believe that the move we are about to take is for the ultimate benefit of that airport at St. John's. I can assure you that in the last decade we have attempted to solve the ILS precision approach requirements at St. John's on a number of occasions and, as you know, there were some geological impediments there that made it a very difficult one to resolve, for St. John's is not only unique from a weather point of view but also from the point of view of the terrain surrounding the airport.

Now, in order to provide you with an ILS on 29, 11 and 17, we have to proceed with a construction program in an organized way. We have examined all the possibilities and we believe that to provide some inconvenience this summer from the shutdown of PAR we will be able to effect the changes on the ILS on runway 17 and we will have it in place for next winter. We will then be able to proceed next year with the additional ILS on runway 11. If you wish, I am quite prepared to arrange a briefing for you; to show you all the details and, I believe, after seeing them you would be obliged to agree that from the point of view of the technological factors, the weather conditions, et cetera, this is the optimum solution to provide St. John's with the best possible precision approaches on the three runways for the coming years.

The Chairman: Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie (St. John's West): Runway 11 is the runway that has to be used in an east wind, I believe.

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. Crosbie (St. John's West): It has no system. It has had the radar but it has no ILS. Is it not possible to leave the PAR as a backup system in addition to the ILS systems; why could that not be permitted?

Mr. McLeish: Unfortunately when we have the ILS completed on runway 11, it will cancel out, due to some of the construction features at the other end of the airport, the use of runway 29, so as a backup we need runway 17. In order to have runway 17, we had to proceed to work on it right away this summer; in order to do runway 17 this summer, we have to shut the power down. We believe that in shutting the power down to provide runway 17 there will be no need to, in fact, reinstitute the power after runway 17 is completed.

The Chairman: Mr. Crosbie, a final question.

Mr. Crosbie (St. John's West): The ILS is used so that a pilot guides himself down on the ILS, as I understand it; PAR

[Traduction]

Je crois que M. McLeish a une excellente réputation pour ce qui est des problèmes de transport aérien, et je vais donc lui donner la parole.

Le président: Monsieur McLeish.

M. Walter M. McLeish (directeur de l'Administration des transports aériens, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Au risque d'être pris pour l'un des bureaucrates dont vous vouliez parler, monsieur Crosbie, je vais tenter de vous expliquer pourquoi nous pensons que la décision qui a été prise sera finalement à l'avantage manifeste de l'aéroport de Saint-Jean. Je puis vous dire que, pendant la dernière décennie, nous nous sommes efforcés de résoudre les problèmes d'atterrissage aux instruments, à Saint-Jean, à plusieurs reprises, mais comme vous le savez, il y a certains problèmes de relief qui font que le problème est très difficile à résoudre. En effet, Saint-Jean n'est pas seulement unique sur le plan du climat, mais aussi sur le plan du relief environnant.

Pour vous installer un système d'atterrissage aux instruments pour les pistes 29, 11 et 17, nous devons appliquer un programme de construction relativement organisé. Nous avons examiné toutes les possibilités et nous pensons que le fait de causer certaines difficultés, cet été, du fait de la suppression du système de radar, nous permettra d'apporter, pour l'hiver prochain, les changements requis au système d'atterrissage aux instruments de la piste 17. Ensuite, l'année suivante, nous pourrions construire le système supplémentaire de la piste 11. Si vous le voulez, je suis fort disposé à organiser une séance d'information à votre intention, pour vous communiquer les détails de ce programme, car je suis convaincu qu'après en avoir pris connaissance, vous conviendrez avec nous que sur le plan technologique, entre autres, la solution que nous avons choisie pour installer à l'aéroport de Saint-Jean les meilleurs systèmes d'atterrissage aux instruments possibles, au cours des prochaines années, est bien la meilleure.

Le président: Monsieur Crosbie.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): La piste 11 est celle que l'on doit utiliser par vent d'est, n'est-ce pas?

M. McLeish: C'est exact.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Actuellement, elle est dotée d'un radar, mais n'a pas de système d'atterrissage aux instruments. Pourquoi n'est-il donc pas possible de maintenir le radar, comme système de soutien, au système d'atterrissage aux instruments?

M. McLeish: Malheureusement, lorsque le système sera aménagé sur la piste 11, il annulera l'utilisation de la piste 29, du fait de certaines caractéristiques de construction, ce qui signifie que le système de soutien devra être la piste 17. Pour que cette piste soit utilisable, nous devons y commencer les travaux dès cet été. Pour les commencer, nous devons y couper le courant électrique. Nous croyons que lorsque cela sera fait, il ne sera pas nécessaire de rouvrir le courant.

Le président: Monsieur Crosbie, vous avez une dernière question.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Si je comprends bien, le système d'atterrissage aux instruments permet au pilote d'at-

[Text]

is, you are guided down from the ground; the planes are guided down. Now, for helicopter traffic and ordinary private traffic and the like, is not the radar system more suitable than the ILS system? I mean, these planes will not have the same kind of installation in the aircraft itself as in these large commercial aircraft.

Mr. McLeish: I quite agree with you that the use of PAR for the helicopters and for some of the general aviation operations is a convenience. We used to have PAR located at all our major airports across the country and the only two airports that now have PAR, are at Vancouver and St. John's and they exist there in spite of the decision of 1973 to remove PAR from all airports in Canada, for the more precise pilot option precision approach of ILS. For the helicopters, there are four non-directional beacons, the VHF direction finding system, the VOR/DME and the Tacan, and the helicopters have all these aids on board. So they will not suffer after the PAR is removed and, of course, when the ILS systems are operational, they will use those as well. So, in the long run, the helicopters will benefit as well.

• 1540

The Chairman: Thank you, Mr. McLeish. Thank you, Mr. Crosbie. Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman. What I would like to do, first, is give the minister a little bit of background on what is happening on the west coast of this country, and perhaps he could comment on the difficulties we are having, particularly in relation to passenger service.

I am sure the minister is aware that his predecessor, Mr. Lang, was involved in negotiations with British Columbia at the time the subsidy agreement was removed from Northland Navigation Company Limited and transferred to the Province of British Columbia. I have a copy of that agreement here with me, and I know that it can be amended jointly by the federal government and the province getting together. I wrote recently to the minister, and I also recently received a letter from the premier of British Columbia in relation to the situation. I would like to quote briefly from those two letters. From Mr. Bennett, a letter of April 28 of this year, I quote:

Regarding the B.C. Canada Ferry Subsidy Agreement, we have indicated to the federal Minister of Transport our desire to review the Agreement. It is my view that the past three years operating with the Agreement has provided sufficient experience on which to base a broad review of the Agreement, taking into account present needs, service provided, and costs and also current federal policies on financial assistance to water transportation services elsewhere in Canada.

[Translation]

terrir seul, en quelque sorte, alors qu'avec le système de radar, le guidage se fait à partir du sol. Actuellement, avec les hélicoptères et avions privés qui utilisent cet aéroport, le système de radar n'est-il pas plus adéquat que le système d'atterrissage aux instruments? Je vous pose cette question, car il me paraît évident que ces appareils ne seront pas tous dotés des mêmes équipements que les différents appareils commerciaux.

M. McLeish: Je suis tout à fait d'accord avec vous lorsque vous dites que le système de radar est particulièrement pratique pour les hélicoptères et pour les appareils privés. De fait, nous avions un système de radar dans nos quatre principaux aéroports du pays et les deux seuls qui en ont toujours sont maintenant Vancouver et Saint-Jean, malgré la décision qui avait été prise en 1973 de supprimer les systèmes de radar de tous les aéroports canadiens, pour y aménager des systèmes d'atterrissage aux instruments, qui sont beaucoup plus précis pour les pilotes. Pour ce qui est des hélicoptères, il y a quatre radiophares non directionnels, le système radiogonimètre VHF, le VOR/DME, ainsi que le Tacan, dont sont dotés tous les appareils. Ils ne souffriront pas du retrait du système PAR et, bien sûr, ils se servent également des systèmes d'atterrissage aux instruments lorsque ces derniers sont en fonction. A long terme, donc, le fonctionnement des hélicoptères bénéficiera de telles mesures.

Le président: Je vous remercie, monsieur McLeish. Merci, monsieur Crosbie. Monsieur Fulton.

M. Fulton: Je vous remercie, monsieur le président. Pour commencer, j'aimerais mettre le ministre au courant de ce qui se passe sur la côte ouest de notre pays, après quoi, il aura peut-être des observations à faire sur les difficultés que nous connaissons, en particulier pour ce qui est du service de transport des voyageurs.

Le ministre doit certainement savoir que son prédécesseur, M. Lang, était engagé dans des négociations avec la Colombie-Britannique au moment où l'entente relative aux subventions a été retirée à la Northland Navigation Company Limited et transférée à la province. J'ai un exemplaire de cette entente en mains et je suis certain que le gouvernement fédéral et l'administration provinciale peuvent se réunir pour la modifier ensemble. J'ai récemment écrit au ministre et j'ai également reçu une lettre de la part du premier ministre de la Colombie-Britannique sur le sujet, et j'aimerais citer les deux documents. Je commence par la lettre de M. Bennett, datée du 28 avril de l'année courante:

Pour ce qui est de l'entente Colombie-Britannique/Canada relative aux subventions accordées au service de traversiers, nous avons laissé savoir au ministre fédéral des Transports que nous désirons la réexaminer. Étant donné que ces trois dernières années, le service a fonctionné selon les termes de l'entente, cela constitue une période suffisante pouvant servir de base à un réexamen, lequel tiendrait compte des besoins actuels, des services fournis, des coûts et également des politiques fédérales en vigueur et portant sur l'aide financière accordée ailleurs au Canada aux services de transport maritime.

[Texte]

From a letter I received from the minister on June 2—this is yourself, Mr. Pepin—I quote:

The Province of British Columbia had asked my predecessor to review this agreement, but no action was taken prior to the change of government.

Interestingly enough in the same Committee last year, we received a response from the then minister of transport, Mr. Giroux, and I am glad to see him here today, and I quote from his comments:

To add to what the minister has said, you are quite right, we have been having a large number of complaints since the agreement was signed with the Government of British Columbia in which, in effect the federal government transferred to the province the operations of coast ferry services in British Columbia . . .

And I go on to quote:

We have made an investigation of the services last year because the agreement does provide a clause that the payment of the grant is contingent on the Province of British Columbia providing adequate ferry services. The investigation by our officials indicated that while not all of the allegations could be substantiated some of the services were not "adequate" as we had foreseen would be under the agreement, and this is a matter that we are presently reviewing right now.

I would point back to the statement sent to me by the Minister just this week, that no action was taken on a review of the agreement.

One of the difficulties we are having on the north coast right now, for example, on the Queen Charlotte Islands, is we have been three years without any passenger service—marine passenger service—to and from that area, and there are a large number of small communities that have neither freight nor passenger service.

I wonder if the minister could comment, particularly in light of the sums that are going to the east coast, for example: \$128,200,000 to CN alone on the east coast, which had an increase from 1979 to 1980 of \$9,400,000, which in fact, is the same size. The increase is the same size as the entire subsidy for the Province of British Columbia. Would the Minister indicate why he is unprepared to review the west coast subsidy agreement in view of the fact that the north coast has been three years without adequate service? I do not doubt—and it certainly is a widely held view—that the Premier of British Columbia was taken to the cleaners on the original agreement. However perhaps you could indicate to us whether you are considering a review, and whether or not you are prepared at this time to renegotiate that agreement, or perhaps get back into a similar type of agreement similar to that we had on the west coast prior to 1977?

The Chairman: Mr. Pepin.

Mr. Pepin: I may not know the west coast as well as my old friend does, but it is not for lack of trying. I have been to the west coast three or four times in the last two months. I admit that there are particular circumstances in which the Govern-

[Traduction]

Je cite maintenant la lettre du ministre, c'est-à-dire vous-même, monsieur Pepin; elle date du 2 juin:

La province de Colombie-Britannique a demandé à mon prédécesseur de réexaminer cette entente, mais aucune mesure n'a été prise avant le changement de gouvernement.

Il est assez intéressant de noter que l'année dernière, notre Comité a reçu une réponse du ministre des Transports d'alors, monsieur Giroux, dont je constate avec plaisir la présence parmi nous aujourd'hui. Je cite une de ses remarques:

A part ce qu'a dit le ministre, vous avez tout à fait raison, nous recevons un nombre important de plaintes depuis que l'entente a été conclue avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, entente transférant à la province l'administration des services de navette côtière . . .

Je poursuis:

Nous avons effectué une enquête sur les services l'année dernière, car l'entente stipule que la subvention est accordée à condition que la Colombie-Britannique fournisse des services adéquats de traversiers. Or, d'après les résultats de l'enquête effectuée par nos fonctionnaires, bien que toutes les allégations n'aient pu être vérifiées, certains des services n'étaient pas «adéquats», comme le prévoyait l'entente, et c'est donc une question que nous réexaminons à l'heure actuelle.

En réponse à la déclaration que m'a envoyée le ministre cette semaine même, je tiens à préciser qu'aucune forme de réexamen n'a été amorcé.

En ce moment, nous connaissons certaines difficultés sur le littoral nord, par exemple dans les îles de la Reine Charlotte. Ces îles comportent un nombre important de petites collectivités qui ne bénéficient d'aucun service de transport des marchandises ni de transport des voyageurs. Cela fait d'ailleurs trois ans que ce genre de service n'existe plus.

Par conséquent, tenant compte du fait que la côte est reçoit des sommes élevées, par exemple, que le CN à lui seul, bénéficie d'une subvention de \$128,200,000, subvention ayant d'ailleurs été augmentée, de 1979 à 1980, de \$9,400,000, et que cette augmentation correspond à la subvention globale accordée à la Colombie-Britannique, le ministre peut-il répondre à la question suivante: pourquoi n'est-il pas disposé à réexaminer l'entente relative à la subvention accordée à la côte ouest, étant donné le fait que la partie nord de cette région est sans service adéquat depuis trois ans? Pour ma part, je ne doute pas que le premier ministre de la Colombie-Britannique se soit fait jouer lors de la signature de la première entente, avis qui est d'ailleurs partagé par bon nombre de gens. Pouvez-vous donc nous dire si vous envisagez de rouvrir ce dossier, si vous êtes disposé à en renégocier les termes ou à revenir à ce qui existait sur la côte ouest avant 1977?

Le président: Monsieur Pepin.

M. Pepin: Je ne connais pas la côte ouest aussi bien que mon collègue de longue date, mais ce n'est pas parce que j'ai lésiné sur les efforts. Je m'y suis en effet rendu trois ou quatre fois au cours des deux derniers mois. J'admets que, pour des raisons

[Text]

ment of British Columbia is not too mobile these days for internal political reasons, but I am really trying very hard to get to know the coast as well as the Minister of Transport of Canada should. I may succeed.

• 1545

With respect to the agreement on transferring the intra provincial coastal ferries to the Government of British Columbia, I agree with the idea completely. It seems to me that these being intraprovincial lands, it is the responsibility of the provincial government to provide the necessary service. Presumably that is what Mr. Lang and whoever signed the agreement on the British Columbia side had in mind when they agreed to this arrangement, so there must have been justification for it if both sides agreed.

The next subject is the complaints, and I am one of those who believe that people who have reasons to complain should complain to the government which has the jurisdiction, and that is what is happening on the West Coast. So, while recognizing that the agreement is liable of being opened after a period—it was a three-year agreement . . .

Mr. Giroux: Five-year agreement.

Mr. Pepin: . . . five-year agreement, and is coming up for opening in two years.

Mr. Giroux: 1982.

Mr. Pepin: 1982. So, while I agree that this should take place because so says the contract, I am not too keen to re-open it at this time. I would prefer to let it run its course.

Mr. Fulton: Within the agreement, Mr. Minister, I note that the agreement can be amended in writing by the duly authorized representatives of Canada and the Province of British Columbia and that the Premier of British Columbia want to review it. Certainly my view is that frequently requiring the use of services that no longer exist on the North Coast, I think that one of two things could occur. Either the agreement could be rewritten jointly by the federal and provincial governments to specify specifically what types of services should be in place on the North Coast, because in fact, having nothing when for decades we had very good service seems to me to be a kind of shocking state of affairs, and I think the Minister has a vital role to play in that.

He has indicated to me in a letter only three days ago that no action was taken prior to the change of government when in fact it was last November that the inadequacies as stated by Mr. Giroux, who is here today, indicated that a review was in fact going on, and my concern is that not only in relation to the amount of funds, but the fact that the British Columbia government has not delivered any type of service, but based on the historical involvement of the federal government that the Minister should move on this and enter, not only into a review, but actually amend the agreement in the interests of the people of northern British Columbia.

[Translation]

de politique interne, le gouvernement de la Colombie-Britannique n'est pas en mesure, à l'heure actuelle, de se déplacer autant qu'il le pourrait, mais je m'efforce vraiment beaucoup d'apprendre à connaître la région, comme devrait le faire le ministre des Transports du Canada. Il se peut que je réussisse.

Pour ce qui est de l'entente visant à transférer les services de navette côtière provinciale au gouvernement de la Colombie-Britannique, je suis tout à fait d'accord. Il me semble qu'étant donné qu'il s'agit de territoires provinciaux, c'est à la province qu'incombe la responsabilité de fournir le service nécessaire. Je crois que c'est probablement cela qu'ont pensé M. Lang et le représentant qui a signé de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, lorsque l'entente a été conclue, car si les deux parties ont été d'accord, ce doit être parce qu'il y avait une bonne raison.

J'en arrive maintenant au sujet des plaintes. Pour ma part, j'estime que ceux qui ont des raisons de se plaindre doivent le faire auprès des autorités ayant compétence dans le domaine en question, et c'est justement ce qui se passe sur la côte ouest. Par conséquent, bien que je reconnaisse que l'entente puisse faire l'objet d'un réexamen après un certain temps, puisqu'elle portait sur trois ans . . .

M. Giroux: Sur cinq ans.

M. Pepin: . . . sur cinq ans, elle sera réétudiée dans deux ans.

M. Giroux: En 1982.

M. Pepin: En 1982. Par conséquent, bien que je sois d'accord avec cela, puisque c'est précisé dans les termes mêmes du contrat, je préférerais ne pas effectuer de réexamen à l'heure actuelle, mais attendre que la période prévue soit écoulée.

M. Fulton: Monsieur le ministre, je remarque toutefois que le texte lui-même précise que les représentants dûment autorisés du Canada et de la province de la Colombie-Britannique peuvent l'amender par écrit, et d'ailleurs, le premier ministre de la Colombie-Britannique désire le réexaminer. Pour ma part, étant donné que j'ai fréquemment besoin de recourir à des services qui ne sont plus assurés sur le littoral nord, je crois qu'on pourrait faire l'une des deux choses suivantes: premièrement, les deux gouvernements peuvent reformuler l'entente, afin qu'elle précise quels genres de services doivent être fournis sur le littoral nord. Il me semble, en effet, assez scandaleux que nous ne disposions d'aucun service, alors que pendant des décennies, il y en a eu un très bon, et à mon avis, le ministre a un rôle très important à jouer à cet égard.

Il y a à peine trois jours, ce dernier me faisait savoir qu'aucune mesure n'a été prise avant le changement de gouvernement, alors que, de fait, ainsi que M. Giroux, ici présent aujourd'hui, l'a affirmé, c'est en novembre dernier qu'on effectuait une étude des carences rapportées. J'estime donc que le ministre doit agir, non seulement pour des raisons financières, mais en raison du fait que le gouvernement de la Colombie-Britannique n'a assuré aucun service et que l'administration fédérale, elle, l'a fait pendant longtemps. Ainsi, non seulement le ministre devrait-il rouvrir le dossier de l'entente, mais aussi

[Texte]

Mr. Pepin: I have stated my—call it philosophical approach to it. It seems to me that provinces and many people support that trend, are very keen to assert their responsibilities in areas which are essentially theirs, and when, as in this case, they do so by written agreement, it seems to me that they should be quite keen to fulfil their obligations. If, every time the federal government and the provincial governments sign agreements generally in line with the role of the provinces to recover some of their jurisdiction, we, from there on, stand on guard and stand to criticize the provincial governments and then the previous agreement—I am talking about medicare, the same thing—so, again, if agreements are reached, if responsibility is clearly assigned to one of the two orders of government, it belongs to that order of government to fulfil its responsibilities and for people not satisfied with it to go and knock on the right doors.

Mr. Fulton: Mr. Minister, to follow just briefly with a final question in relation to something that you have just stated—to fulfil obligations—at the time of the termination, just following the termination of northern navigational services on the West Coast, the Ministry of Transport, then under Mr. Lang, proceeded to put in place a rebate system on third-class air carriers for residents of the Queen Charlotte Islands, and that allowed them to travel back and forth with a \$5 rebate to the mainland because certain hospital services and other things were no longer possible because of the fact that there was no longer any marine ferry service. That was terminated on March 31 this year, and I have been in touch with a number of people on the Queen Charlotte Islands, particularly the air carriers themselves. They indicated that it was not until May 30th, some two months after the termination of funds, that they received notification from Transport Canada with slips to be handed out to travellers stating that not only would they not receive a rebate for the months of April and May but, in fact, that it was completely terminated beyond this point.

• 1550

On the fulfilment of obligations I would like the minister to comment whether or not he is prepared to take a very close look at the air rebate question, particularly for those two months when travellers were travelling under that understanding, because they had received no notification in the newspapers, nothing on the radio nor anything substantive to let them know that this particular rebate system was no longer in place. And, in fact, last year almost 7,000 residents made use of the rebate in going back and forth to the mainland.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: This does not correspond very precisely to the information I have had. My information was that this subsidy, at the termination of it, had been announced a number of times, and had been extended, if my memory serves me well. Mr. Giroux, do not hesitate to correct me on that, or Mr. McLeash.

[Traduction]

la modifier, en tenant compte des intérêts des habitants du nord de la Colombie-Britannique.

M. Pepin: J'ai déjà fait connaître mon attitude de principe par rapport à cela. Il semble que les provinces et bon nombre de leurs habitants désirent vivement assumer leurs responsabilités dans des domaines qui leur sont proches et, comme dans le cas qui nous occupe, lorsqu'on s'engage à le faire par écrit, il faut s'acquitter avec zèle de ses obligations. Si, chaque fois que le gouvernement fédéral et les administrations provinciales signent une entente généralement conforme à la tendance qu'ont les provinces de recouvrer certains pouvoirs, nous voulons en surveiller l'évolution et critiquer les provinces, et l'entente—je songe également aux ententes relatives à l'assurance-maladie—bref, si on en arrive à un accord quelconque et si le domaine de compétence est clairement établi, il revient au niveau de gouvernement s'étant fait attribuer cette compétence de s'acquitter de ses responsabilités et aux citoyens insatisfaits de se plaindre à qui de droit.

M. Fulton: Monsieur le ministre, j'aimerais poser une dernière et brève question au sujet de ce que vous venez de dire quant au devoir de s'acquitter de ses responsabilités. Au moment où on a mis fin au service de transport maritime dans le nord, sur la côte ouest, le ministère des Transports, dont le titulaire était alors M. Lang, accorda des réductions sur le prix des billets de troisième classe des transporteurs aériens, à l'intention des habitants des îles de la Reine Charlotte. Cela leur permet de faire la navette entre les îles et le continent à un prix réduit de \$5. Ces voyages ont été rendus nécessaires du fait que certains services hospitaliers et autres n'existent plus en raison de l'abandon du service de traversiers. Cela date du 31 mars de l'année courante, et depuis lors, j'ai été en contact avec bon nombre d'habitants des îles, et en particulier avec les transporteurs aériens. Selon les transporteurs, ce n'est que deux mois après la fin de l'exercice financier, soit le 30 mai, qu'ils ont reçu un avis de Transports Canada; on leur a envoyé des circulaires à distribuer aux voyageurs, précisant non seulement que ceux-ci ne recevraient pas de remboursement pour les mois d'avril et mai, mais qu'en fait, ce programme était entièrement supprimé.

Si l'on veut parler du respect de ces obligations, je voudrais que le ministre nous dise s'il est disposé à étudier de très près cette question des remboursements pour les voyages en avion, particulièrement pour les deux mois où les voyageurs ont effectué ces déplacements en se fiant sur l'entente en question; ces gens n'ont reçu aucun avis, rien n'a été dit dans les journaux, ou ailleurs, leur permettant de savoir que ce système de remboursement n'était plus en vigueur. De fait, l'an dernier, près de 7,000 habitants ont profité de ce système de remboursement pour leurs déplacements vers la terre ferme.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Cela ne correspond pas tellement aux renseignements que j'ai obtenus. Si je ne m'abuse, l'annonce de la suppression de cette subvention avait été faite à plusieurs reprises, et je crois que le programme avait été prolongé. Monsieur Giroux, monsieur McLeish, n'hésitez pas à me corriger si j'ai tort.

[Text]

It was after an extension that it was finally put to bed, so people knew for a year or more that this was coming to an end, if my memory serves me well again. Again, I asked about what was happening and the impression I gained was that the people of the area, of the Queen Charlotte Islands, had more or less accepted. I received a note the other day to the effect that the decision had been accepted gracefully by the great majority of people.

Mr. Fulton: If I might just say, Mr. Minister, . . .

The Chairman: This will be your final question.

Mr. Fulton: . . . the people on the Queen Charlottes did not know; I have, in fact, been in touch with a great number of them. The other factor is that nothing substantive has changed circumstances since it was introduced. It was introduced when Northland Navigation was taken away and we still have no passenger service to and from the Queen Charlotte Islands. So the reason for its introduction was the removal of freight and passenger service. In fact, we still do not have it and it would seem to me that if we are talking about fulfilling obligations, you are saying the Province of British Columbia is responsible for there being no freight and passenger service of any adequate level on the north coast and, yet, it is something that Transport Canada became directly involved in to deal with inconvenience and inconsistency; but you now say that it should simply die on the paper.

Mr. Pepin: Before allowing somebody else to comment on it in more detail, if somebody does know the details, I would like to comment again on the generality of the subject. Subsidies are as in this occasion put for a certain purpose. If the purpose is realized, so much the better; if the purpose is not realized, does it mean that the subsidy must continue until doomsday? I just want to say that my general approach to these things is that there are roles that the provinces can fill better than the federal government can and consequently we should rely on them to do that. And there are roles that the federal government can play better than the provinces.

If the federal government spends all its money or great chunks of money trying to do the job of the provinces or trying to help the provinces to do their job, what happens is that when there is a real federal role to be played the federal government has not got the money to do it. I do not know what my immediate predecessor felt about Ridley Island, but I know that I would have felt and I still do because I was part of the finalization of this thing; to go and ask the provincial governments to kindly provide some of the money to build the port at Prince Rupert is not my idea of the federal system. We get to this by the exercise of helping the provinces to carry out their own role.

I repeat that when there is a clear federal role to be played, either we have not got the money to do it and I find that most unsatisfactory and most . . .

[Translation]

Le programme a finalement été interrompu après une prolongation, et sauf erreur, les gens savaient depuis plus d'un an que cette fin était éminente. Je le répète, j'ai demandé ce qui se passait là-bas, et j'ai eu l'impression que la population des îles de la Reine Charlotte avait plus ou moins accepté la situation. Il y a quelques jours, j'ai reçu une note m'indiquant que cette décision avait été acceptée sans difficulté par une grande majorité de la population.

M. Fulton: Monsieur le ministre, permettez-moi de préciser que . . .

Le président: Ce sera votre dernière question.

M. Fulton: . . . la population des îles de la Reine Charlotte n'était pas au courant; de fait, j'ai communiqué avec un grand nombre de ces gens. Un autre facteur, c'est qu'il n'y a eu aucun changement important pour améliorer la situation depuis le lancement de ce programme, au moment où le service de Northland Navigation a été interrompu; nous n'avons toujours pas de service de transport des voyageurs pour desservir les îles de la Reine Charlotte. Ce programme a donc été créé à la suite de l'élimination du service de transport des marchandises et des voyageurs. Ce service n'a toujours pas été rétabli, et quand nous parlons de respect des obligations, vous affirmez que la province de la Colombie-Britannique est responsable de l'absence d'un service de transport adéquat pour les voyageurs et la marchandise sur la côte nord; pourtant, c'est là une affaire dans laquelle Transports Canada s'est engagé directement, pour régler les inconvénients et les irrégularités qui surgissaient. Voilà maintenant que vous nous dites que toute l'affaire devrait être abandonnée.

M. Pepin: Avant de permettre à quelqu'un d'autre de donner plus de détails, si on les connaît, je voudrais parler encore, de façon générale, de la question. Comme dans ce cas précis, les subventions sont généralement accordées dans un but défini. Si ce but est atteint, tant mieux; s'il n'est pas atteint, cela signifie-t-il que les subventions doivent être maintenues jusqu'à la fin des temps? Face à de telles situations, je pense que les provinces sont en meilleure posture que le gouvernement fédéral pour jouer certains rôles, et nous devrions conséquemment nous fier à elles pour accomplir ces tâches. D'autre part, il y a des rôles que le gouvernement fédéral peut jouer mieux que les provinces.

Si le gouvernement fédéral dépense tous ses fonds, ou d'importantes sommes, à essayer de faire le travail des provinces, ou à essayer d'aider les provinces dans leur travail, il arrive que lorsqu'un certain rôle devrait vraiment être joué par le gouvernement fédéral, il n'a plus d'argent. Je ne sais pas ce que mon prédécesseur immédiat pense de Ridley Island, mais je sais bien ce que j'ai ressenti, et ce que je ressens encore, puisque j'ai participé à l'élaboration de la solution finale. Si je dois aller demander aux gouvernements provinciaux de bien vouloir fournir une partie des sommes nécessaires à la construction d'un port à Prince Rupert, voilà qui ne correspond pas à mon idée du système fédéral. Nous en sommes venus là en aidant les provinces à remplir leurs propres obligations.

Comme je le disais, lorsque arrive le moment où le gouvernement fédéral devrait vraiment jouer un certain rôle, souvent,

[Texte]

Mr. Mazankowski: That is co-operative federalism.

Mr. Pepin: ... most frustrating. No, but I will comment a bit more. There are instances when the jurisdiction is a mixed one; there are instances when you cannot divide it too clearly. Then, I agree with it entirely, it should be done together. But with respect to port development, I would have thought that this was a clear federal jurisdiction and I would have thought that money should be allocated to it, should be available for the federal government to do these things.

• 1555

Mr. Fulton: Thank you.

Mr. Pepin: But we are talking a bit of philosophy now.

Mr. Fulton: Could you just have someone comment, Mr. Minister, on the notification of the public regarding the termination?

Mr. Pepin: I will write you on the subject. I apologize.

The Chairman: Monsieur Portelance.

Mr. Pepin: I will write you again.

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, dans le rapport ici, on voit que votre ministère a la responsabilité de l'aide à la navigation. Voici ce qui se produit dans la région de Montréal, apparemment. Dans le passé, on avait des indications qui étaient placées sur certaines rivières pour empêcher les accidents et certaines personnes, surtout des propriétaires d'embarcations de plaisance, se plaignent de ce que récemment, on les aurait enlevées. Est-ce que ce serait votre nouvelle politique? Est-ce qu'on n'aurait plus de responsabilité en ce qui a trait à ces rivières?

M. Pepin: On a encore des responsabilités dans ce domaine-là, mais il y a des situations où, après enquête, il s'avère que les bouées ou l'équipement de navigation qui est là n'est pas utilisé suffisamment pour justifier les dépenses encourues pour les maintenir. Là, c'est purement une question d'utilisation. Alors, j'imagine que, dans le cas auquel vous faites allusion, sur lequel j'ai eu de la correspondance aussi, c'est la décision qui a été prise. Est-ce que quelqu'un pourrait expliciter cela?

The Chairman: Mr. Leask.

Mr. George G. Leask (Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada): Yes. There has been a survey made and those buoys that are not really necessary have been removed. However, with respect to the area around Montreal, which I believe is the one that is being alluded to, these buoys were not removed. The lights were removed from them but this was to discourage boaters from using their vessels in the night, which of course increases the chance of accident.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: And there is no intention to replace the lights, so people can still go out at night?

Mr. Pepin: Well, you see this is where we have to make a balanced judgment. Is it more justifiable in terms of security

[Traduction]

nous n'avons pas l'argent nécessaire, ce que je crois être la chose la plus désagréable et la plus frustrante qui soit.

M. Mazankowski: Il s'agit de fédéralisme co-opératif.

M. Pepin: Non, mais je voudrais poursuivre. Dans certains cas, il y a une double compétence; il est parfois impossible d'établir clairement les responsabilités de chacun. Je conviens alors qu'on puisse faire les choses ensemble. Quant à l'expansion des ports, je croyais que cela relevait clairement du fédéral et que celui-ci devait disposer des fonds nécessaires pour entreprendre ce genre de projet.

M. Fulton: Merci.

M. Pepin: C'est un peu philosophique tout cela.

M. Fulton: L'un de vos fonctionnaires pourrait-il nous dire si le public a été averti qu'on allait mettre fin au service?

M. Pepin: Je vous répondrai par écrit. Je m'excuse.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Pepin: Je vous enverrai une deuxième lettre.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, since this report states that your department is responsible for navigation aids, I will tell you what is apparently happening in the Montreal area. In the past, buoys were placed on certain rivers to prevent accidents. There have been complaints, particularly from the owners of pleasure craft, about the fact that these aids were recently removed. Is this your new policy? Do you longer have jurisdiction over these rivers?

Mr. Pepin: This still falls under our jurisdiction, but in some cases, surveys were made and it was decided that the buoys or navigation equipment that were in place were not used widely enough to justify the expense of maintaining them. It is purely a question of use. I imagine that in the case you are referring to, about which I also received correspondence, that is what was decided. Does anyone have any more specific information on this?

Le président: Monsieur Leask.

M. George G. Leask (administrateur adjoint, Administration canadienne du transport maritime, Transports Canada): Oui. Après enquête, les bouées qui n'étaient pas jugées nécessaires ont été enlevées. Toutefois, dans les environs de Montréal, dont il est question ici, les bouées n'ont pas été enlevées. Nous avons seulement enlevé les lumières afin de décourager les gens de naviguer la nuit, ce qui, évidemment, augmente le risque d'accidents.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Et vous n'avez pas l'intention de remettre les lumières, pour que les gens puissent naviguer la nuit?

M. Pepin: Il faut peser le pour et le contre. Vaut-il mieux, sur le plan de la sécurité, remplacer les lumières et encourager

[Text]

to put the lights and more or less invite people to navigate in these waters, bearing in mind that there are security problems, and the financial one, too. So it is a difficult judgment to make. I have received a number of representations, sometimes from people who have been used for years immemorial to the presence of these navigational aids. They write to me and I read it very carefully. They say, "Look, we have got a couple of people, many people, around here, and they would like to have this service extended to us." I just want to say that as a department we have got to look at the amounts of money involved and make a judgment call in each case.

M. Portelance: Dans un autre domaine, monsieur le ministre, je sais qu'il a été souvent question de l'agrandissement du port de Montréal parce qu'il semble y avoir des difficultés. Il a été question aussi d'ententes avec le gouvernement du Québec concernant l'île Ste-Thérèse en vue d'un agrandissement possible. Est-ce qu'il y a eu des démarches de faites? Est-ce que déjà on est arrivé à une solution?

M. Pepin: Monsieur Leask connaît très bien ce problème. Moi, je le connais, mais d'une façon tellement superficielle que je n'ose pas en parler. Je sais qu'il y a certaines îles dans le fleuve qui sont convoitées par le port comme étant nécessaires à son développement. Je sais que dans la passé, il y a eu des commencements de négociations avec le gouvernement de la province de Québec en ces matières-là. La situation n'était pas favorable à ce genre de conversation depuis quelque temps, mais j'aimerais réouvrir ces dossiers et reprendre la discussion avec le gouvernement de la province de façon à voir s'il n'y a pas d'accommodements possibles entre le gouvernement provincial qui possède certaines îles et le gouvernement fédéral qui en possède d'autres et s'il n'y a pas lieu de procéder à des échanges de territoires, de terrains dans ces cas-là. Mais je vais m'intéresser à cette question très rapidement.

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Portelance.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Minister, I wonder if you might be able to elaborate on your meeting which you held in Victoria with your western counterparts. Statements from the media would indicate that you discussed the question of the Crow rate. Perhaps at the same time you might inform the Committee as to the situation with regard to the negotiations going on involving the development of a spurline to the coalfields in northeastern B.C. as I understand that there are some deadlines and Mr. Phillips, the Minister in B.C., in his usual effervescent style, expressed confidence that such deadlines would be met. You, on the other hand, were not particularly sure. I understand, according to the press reports, that you were to have received a report from CNR either today or some time this week and, further, that the matter might be considered by Cabinet this week. I wonder if you could elaborate on those two points.

• 1600

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: You are asking me to make a . . .

[Translation]

les gens à naviguer la nuit, même si c'est plus dangereux et plus coûteux? Ce n'est pas une décision facile. J'ai reçu de nombreuses lettres, parfois de la part de personnes qui se servent de ces aides à la navigation depuis des temps immémoriaux. Je lis les lettres avec beaucoup d'attention. Elles me disent: «Écoutez, il y a des gens, beaucoup de gens, par ici, qui voudraient avoir le service.» Mais le ministère doit tenir compte du coût et juger chaque cas selon ses mérites.

Mr. Portelance: In another area, Mr. Minister, I know that the possibility of expanding the Montreal harbour has often been considered, because there seem to be problems. There is also talk of reaching an agreement with the Quebec government with regards to the enlargement of Ste-Thérèse Island. Has anything been done? Has a solution been found?

Mr. Pepin: Mr. Leask is very well informed on this problem. I am aware of it, but my knowledge is so superficial that I dare not refer to it. I know that the harbour feels it needs certain islands on the river for its development. There has been some discussion with the Quebec government on these matters. For a while, the atmosphere was not very conducive to this sort of negotiation, but I would like to reopen the file and pursue discussions with the provincial government to try to reach some kind of arrangement between the provincial government, which owns certain islands, and the federal government, which owns others, and determine whether certain areas could be traded. I intend to move very quickly on this.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Portelance.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur le ministre, pourriez-vous nous parler un peu plus de la réunion que vous avez eue à Victoria avec vos homologues de l'ouest? D'après les media, il a été question du taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Vous pourriez par la même occasion mettre le Comité au courant des négociations actuellement en cours sur la construction d'une ligne secondaire jusqu'aux bassins houillers du nord-est de la Colombie-Britannique. Il semble en effet qu'une échéance soit prévue, échéance que M. Phillips, ministre responsable en Colombie-Britannique, avec son enthousiasme habituel, s'est dit certain de respecter. En revanche, vous, vous n'en semblez pas aussi certain. À en croire les journaux, vous auriez dû recevoir aujourd'hui, ou plus tôt cette semaine, un rapport du CN, et le Cabinet aurait dû étudier la question cette semaine même. Est-ce que vous pouvez nous donner des précisions à ce sujet?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Vous me demandez de faire . . .

[Texte]

Mr. Mazankowski: Bear in mind the fact that I only have 10 minutes.

Mr. Pepin: Yes, I will do it as rapidly as I can. The meeting in Victoria, you are aware of, was on freight handling and transportation. The agency had a number of items, about 10. Port development, branch lines, grain transportation authority, hopper car acquisition, eastern grain movements, drought conditions, Canola Crushers, these were the standard items. Presumably you have seen them before.

On the Crow rate, we had a very extensive exchange of views in which I got to become more familiar than I was, by the written text, about the diversity of the spectrum of opinion that was expressed there. I do not have to summarize these views because you know them better than I do.

To me, anyway, this was the first phase of a process that has just begun. The first phase is to become more acquainted with the ideas and the people, the provincial ministers, behind these ideas, and this was accomplished at Victoria. The second phase would be consultation with the industry, and I intend to begin that process in the coming week or two with the industry, with different people in the industry, trying to assess. The third phase will be . . .

Mr. Mazankowski: Are you talking about the grain-handling industry or the producing sector?

Mr. Pepin: All sectors. I just want to sample western authorities on these matters.

Mr. Mazankowski: How do you propose to sample the producer sector? If I might ask that.

Mr. Pepin: Things keep changing, but at the moment what I have in mind would be to go to a number of major centres in the west and sit down with a number of people, single file or in groups. That would be the present approach.

Phase three would be a report to my Cabinet colleagues summarizing and expressing my own views on the subject and asking for authorization to proceed. This should be done in the next couple of months.

Mr. Mazankowski: Authorization to proceed with what?

Mr. Pepin: With a line, a direction, an approach that I would indicate in the paper.

Mr. Mazankowski: Then that is a review, am I to assume that?

Mr. Pepin: A review in what sense?

Mr. Mazankowski: A review of the statutory freight rates, is that right?

Mr. Pepin: That would be the indication. That would be the conclusion in my report to Cabinet. Should I decide not to do anything, then presumably that review will be enough.

Mr. Mazankowski: If you decide to do nothing, obviously you will not have to go to Cabinet.

Mr. Pepin: I would think I would have to go to Cabinet even if it was decided not to do anything . . .

Mr. Mazankowski: I see.

[Traduction]

M. Mazankowski: N'oubliez surtout pas que je n'ai droit qu'à dix minutes.

M. Pepin: Certainement, je vais être le plus bref possible. Vous savez que la réunion tenue à Victoria portait sur le transport et la manutention du fret. À l'ordre du jour, il y avait une dizaine de questions, dont les installations portuaires, les lignes secondaires, l'administration du transport des céréales, l'achat de wagons-trémies, le transport des céréales de l'Est, la sécheresse, les broyeurs Canola, des sujets que vous connaissez sans doute déjà.

Quant au tarif du Nid de Corbeau, nous en avons longuement discuté, ce qui m'a permis d'en savoir un peu plus long que par la simple lecture de textes, à cause de la diversité d'opinions que j'ai pu entendre. Je n'ai pas à les résumer ici, car vous les connaissez sans doute mieux que moi.

À mes yeux, c'est la première étape de tout un processus. Il faut donc commencer par apprendre à connaître un peu mieux les idées et les gens qui les proposent, les ministres des provinces. Voilà ce que nous avons fait à Victoria. Dans une deuxième étape, il faudrait consulter les gens de l'industrie, ce qui devrait commencer d'ici une semaine ou deux. La troisième étape sera . . .

M. Mazankowski: Voulez-vous parler de l'industrie de la manutention des céréales ou des producteurs?

M. Pepin: De tous les secteurs. Je veux tâter le pouls des responsables de ces questions dans l'Ouest.

M. Mazankowski: Comment pouvez-vous bien tâter le pouls des producteurs?

M. Pepin: Les choses peuvent toujours changer, mais à l'heure actuelle, je songe à visiter un certain nombre de grands centres de l'Ouest pour y rencontrer plusieurs personnes, individuellement ou en groupe.

La troisième étape consisterait à présenter à mes collègues du Cabinet un rapport dans lequel je résumerais mon opinion personnelle sur la question avant de leur demander l'autorisation d'agir. Tout cela devrait être terminé d'ici deux mois environ.

M. Mazankowski: L'autorisation d'agir comment?

M. Pepin: Suivant une ligne directrice qui serait exposée dans mon rapport.

M. Mazankowski: Si j'ai bien compris, il s'agit donc d'une révision, n'est-ce pas?

M. Pepin: Dans quel sens?

M. Mazankowski: Une révision des tarifs statutaires de fret, c'est bien cela?

M. Pepin: Il se pourrait effectivement que cela soit l'une des conclusions du rapport que je ferai au Cabinet. Si je décidais de ne rien faire du tout, c'est que cette étude aurait suffi.

M. Mazankowski: Si vous décidez de ne rien faire, vous ne serez pas obligé de présenter un rapport au Cabinet.

M. Pepin: J'y serais obligé de toute façon, même si je n'envisageais aucune mesure . . .

M. Mazankowski: Je comprends.

[Text]

Mr. Pepin: ... because that is a decision, is not it? As you know, this is not my own mood. I think that the changes taking place in the west, and I do not want to go through it all, changes of a socioeconomic nature, changes in terms of the psychological mood of people with respect to that, and I also have in mind changes in the behaviour and the actions of federal and provincial governments in recent years, all these changes lead to something. But some people I have heard and others believe that the mood is there and the mood will carry us through the necessary changes, that you do not have to intervene, that the momentum is there. Other people, as you well know, have found their truths in the sense that they say "implement Hall". That is not good enough.

• 1605

Mr. Mazankowski: Your optimism forces me to ask another question. Are you assured of the support of the Minister of Agriculture in the Province of Saskatchewan in terms of sharing that same enthusiasm that you are displaying here?

Mr. Pepin: People, you and I and others, are the way we all are. We are slightly ambivalent at times, are we not, in the sense that at the same time some people say there is no need for change, they say, but we accept Hall and, by the way, "why do you not do this?", so it is a matter really of accentuating the positive and reaching conclusions.

Mr. Mazankowski: I take it then that you have got some qualified support from Mr. MacMurchy in the process that you have outlined?

Mr. Pepin: As you well know, there are instances in negotiation when you do not ask the question; you just take the question. You just take it for granted that should a set of circumstances present themselves, the honourable people around would behave in a positive fashion. I do not have to teach you these things. You know them as well as I do. But you see, there are these major schools of thought: those who think that the momentum is good enough, that political action is not needed; the second class would be those who think that they have a solution, their solution in some instances, and those who believe that Hall not being the end of all, that other people searching for better "solution" than the whole solution, these people must be encouraged that there is more progress to be made, and they say that before governments taking action come to solid hypotheses on these matters, there is room for some more consensus development and they look upon the creation of a group of wise people, a commission of some kind, as being very much needed in the present circumstances.

Mr. Mazankowski: Did you discuss the prospect of a commission? Once again, in a very serious vein, because I think it is serious because Saskatchewan is by far the largest producer of wheat, for example—that is very important—are you satisfied that you have sufficient support from Mr. MacMurchy to proceed along the lines that you have established, and are you in fact considering a commission?

Mr. Pepin: I think Mr. MacMurchy is a very intelligent, very bright and very constructive man, and what he heard at the same time as I heard it from other participants in the discussion we had in Victoria must have impressed him also.

[Translation]

M. Pepin: ... car, de toute façon, je prends une décision, n'est-ce pas? Vous savez, cela ne dépend pas de moi uniquement. Je sais qu'il y a une certaine évolution socio-économique dans l'Ouest, que l'attitude des gens évolue parallèlement, sans compter que depuis quelques années, les gouvernements fédéral et provinciaux ont eux aussi changé d'attitude et de façon de faire. Tous ces changements aboutissent à quelque chose. Toutefois, certaines gens ont dit, et d'autres le croient également, que l'attitude qui prévaut à l'heure actuelle entraînera automatiquement des changements, sans que nous soyons obligés d'intervenir. D'autres, par contre, disent avoir trouvé la vérité dans le rapport Hall, dont ils demandent l'application. Cela ne peut pas suffire.

M. Mazankowski: Votre optimisme m'oblige à vous poser une autre question. Croyez-vous que le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan partage votre enthousiasme?

M. Pepin: Écoutez, les gens sont comme ils sont. Il nous arrive parfois d'être légèrement ambivalents, c'est-à-dire que, dans un même temps, on décrète que les changements sont inutiles et qu'on est d'accord avec M. Hall, tout en lançant certaines suggestions. Il s'agit donc de faire ressortir ce qui est constructif, pour se faire une idée.

M. Mazankowski: Vous avez donc reçu un certain appui de la part de M. MacMurchy pour votre entreprise, n'est-ce pas?

M. Pepin: Vous savez, il arrive un moment dans la négociation où l'on ne pose plus de questions. On tient tout simplement pour acquis que, dans certaines circonstances données, les gens vont adopter une attitude constructive. Je ne vous apprend rien; vous savez ces choses aussi bien que moi. Il y a tout de même plusieurs grandes écoles: d'une part, ceux qui croient que l'évolution naturelle suffit et qu'aucune intervention politique n'est nécessaire, d'autre part, il y a ceux qui croient détenir la solution, parfois toute personnelle. Il y a enfin ceux qui, croyant que le rapport Hall n'est pas la panacée universelle, veulent inciter les gens qui cherchent une solution idéale à poursuivre leur réflexion, car, prétendent-ils, avant que le gouvernement ne puisse en arriver à des hypothèses sensées, on a le temps d'atteindre un consensus. Ces gens trouvent donc essentiel la création d'une commission quelconque, étant donné les circonstances.

M. Mazankowski: Avez-vous discuté de cette idée de créer une commission? Je pose la question très sérieusement, car la Saskatchewan est de loin la province qui produit le plus de blé, et je voulais savoir si vous étiez certain d'avoir l'appui de M. MacMurchy. Songez-vous réellement à créer une commission?

M. Pepin: Je trouve M. MacMurchy très intelligent, brillant et très positif. Ce qu'il a entendu en même temps que moi, de la bouche même des autres participants à la réunion de Victoria, a dû avoir un effet sur lui aussi.

[Texte]

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Pepin: A guy who listens to a group of people and hears opinion . . .

Mr. Mazankowski: It is really important what he said after the meeting. How much time have I got, Mr. Chairman?

The Chairman: You are getting close to the end of your time.

Mr. Mazankowski: I asked the Minister to fill me in on the question of the construction of the spur line and give us an up-date on that with respect to the \$250 million spur line that has to be constructed.

But I want another question which is very important, and simply a yes or no answer might suffice here. If not, then maybe I could reserve the right to ask another question. There is a rumour, I must say a very disturbing rumour, going on about the fact that the Minister is considering rescinding the orders in council which in fact dealt with some of the branch lines that were considered and were put in that category, that undecided category of 2,344 miles. As you know, Mr. Chairman, there is a considerable amount of study that was undertaken with respect to that. The policy of our government was to provide services to government was to provide services on those lines where the elevator companies were assured that they would provide adequate facilities and would upgrade those facilities to meet the needs of their clientele to the year 2000. It was on that basis that that decision was made. Is there any truth to that rumour, Mr. Minister?

• 1610

Mr. Pepin: As you well know, Mr. Mazankowski, these prohibition orders 16, 17 and 18 concerning a number of branch lines representing about 6 per cent, if my memory serves me well, of the total number of them, is creating problems for me, and the problem is an obvious one. These were done *in extremis*, if I may, and were supported by a document called the Neil Report which is not available to me. Previous decisions to incorporate branch lines in the basic network were made on the basis of information, debate and analysis made by Hall, PRAC, CTC and so on. There was public justification of it. I am in difficulty because there is no official document to demonstrate that the choice of these lines is one that was—I know there were inquiries—made by a body of people entrusted with the authority to do so. That is the difficulty I have and I am trying to find a compromise. I hope I find something.

Mr. Mazankowski: If the Minister . . .

The Chairman: This will be your final question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: If the Minister would like that document, and I am sure that he was in the House and understands the story behind the nonreleased document . . .

Mr. Pepin: I do.

Mr. Mazankowski: . . . and I think if the Minister felt that it was in the public interest to have that documentation made

[Traduction]

M. Mazankowski: Je comprends.

M. Pepin: Quelqu'un qui entend l'opinion d'un groupe de personnes . . .

M. Mazankowski: Ce qu'il a dit après la réunion est très important. Combien de minutes me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Votre tour achève.

M. Mazankowski: J'ai demandé au ministre de me donner les derniers renseignements dont il dispose sur la construction d'une ligne secondaire de 250 millions de dollars.

J'aimerais aussi lui poser une autre question très importante, à laquelle il pourra répondre par un simple oui ou non. Sinon, je demande le droit de poser une autre question. Une rumeur vraiment très inquiétante circule à propos du fait que le ministre songerait à annuler les décrets du conseil concernant les projets de ligne secondaire qui ont été étudiés sans qu'une décision soit prise; il y en a en tout 2,344 milles. Vous savez que des tas d'études ont été faites à ce sujet. Notre gouvernement avait comme politique de desservir les lignes ferroviaires le long desquelles se trouvaient les silos dont les administrateurs avaient promis d'améliorer les installations, pour les adapter aux besoins de leur clientèle d'ici l'an 2000. C'est à cette condition qu'on a pris une telle décision. La rumeur est-elle fondée, monsieur le ministre?

M. Pepin: Monsieur Mazankowski, vous savez que ces décrets d'interdiction 16, 17 et 18 concernant un certain nombre de lignes secondaires, correspondant à environ 6 p. 100 du total de ces lignes, si je ne m'abuse, me causent des problèmes très évidents. Ces décrets ont été adoptés in extremis, si je peux dire, étayés par le rapport Neil, que je ne peux même pas consulter. La décision prise précédemment d'intégrer les lignes secondaires au réseau de base découlait des discussions, recherches et analyses faites par la Commission Hall, le CDFP, la CCT, et d'autres. Les raisons de cette décision étaient bien connues. Le problème, c'est qu'il n'existe pas de document officiel expliquant que le choix de ces lignes secondaires a été fait par un groupe de personnes mandatées pour le faire, après enquête. Je cherche un compromis, et j'espère en trouver un.

M. Mazankowski: Si le ministre . . .

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Si le ministre veut obtenir le document, et je suis certain qu'ayant été à la Chambre au moment où l'histoire a été racontée, il comprend pourquoi le document n'a pas été divulgué . . .

M. Pepin: Certainement.

M. Mazankowski: . . . et si le ministre juge qu'il y va de l'intérêt public de publier toute la documentation, je suis

[Text]

available, I am sure that could be arranged. However, if it becomes a public document, then of course the public should pay the cost. And of course because of the issue being raised in the House and the ruling of the Speaker, wherein he did indicate that while it was not an abridgement of the rules, it came very close. On subsequent investigation I found that though the subject matter of those kinds of task forces were quite common, there were a number of precedents that were clearly established for that sort of a study to be undertaken, but of course the House had dissolved at that particular time and it was left on that basis. But clearly the decision was made on the strength of the evidence that was provided by the grain-handling companies themselves, and if we are serious about providing transportation services in the areas where those services are needed and required, clearly then that is the policy that is desirable. I am sure it is a policy that you as a reasonable gentleman would want to follow and that you are following, and so it is on the strength of that rationale that the decisions were made and had been made.

Mr. Pepin: I am very pleased that my predecessor understands the difficulty I am in at the same time. I will reread what he said on the possibility of access to the Neil Report to see if that could be accommodated in some way.

There is another preoccupation I have . . .

Mr. Mazankowski: There is a little bill that is attached to it that would have to be considered because it is not now public property, it is the property of another association which I am sure that . . .

Mr. Pepin: You are making things more difficult.

Mr. Mazankowski: . . . in the interests of facilitating service and in the interests of the spirit of good Canadian nationalism, I would certainly put forth as strong a case as I could. But if it is simply being used as an excuse, Mr. Minister, then I would think that we would probably have some harsher words to exchange on that subject.

Mr. Pepin: There are a number of other preoccupations I have. One of them is the cost of rehabilitating the lines identified in these orders. If the estimates are right, it means \$140 million. More basically than that still, there is the question of . . .

Mr. Mazankowski: Is it then the cost or the lack of access to the report that is the predominating factor?

Mr. Pepin: It is a combination.

Mr. Mazankowski: Oh, I see.

Mr. Pepin: I am being very frank. I have mentioned two points, one, two. It could not be clearer.

Mr. Mazankowski: What is the priority? Which comes first?

• 1615

Mr. Pepin: I will tell you that.

To continue on the second point, nevertheless, the basic network has kept expanding. It started at 65 per cent of all branch lines, it is now up to 82 per cent of all branch lines. So,

[Translation]

certain que c'est faisable. Bien entendu, si cela devient public, la population devra en assumer les coûts. Le problème ayant été soulevé à la Chambre, l'Orateur a décidé que ce n'était pas tout à fait une violation des règles, mais presque. Par la suite, j'ai appris que même si le mandat des groupes d'étude de ce genre était assez courant, il existait quelques précédents très clairs montrant que ce genre d'étude pouvait être entreprise. Toutefois, comme la Chambre avait alors été dissoute, les choses en sont restées là. Il n'en reste pas moins que la décision a été prise sur la foi des témoignages rendus par les entreprises de manutention des céréales elles-mêmes, et que si nous avions vraiment l'intention de fournir un service de transport aux régions qui en ont besoin, alors vous pourriez imposer une politique en ce sens. Cette politique, vous êtes assez raisonnable pour la faire vôtre, et c'est d'après ce raisonnement que les décisions sont prises.

M. Pepin: Je suis très heureux de voir que mon prédécesseur comprend mes problèmes. Je vais relire ce qu'il a dit à propos de la possibilité d'obtenir copie du rapport Neil, afin de voir si je peux faire quelque chose.

J'aurais une autre préoccupation . . .

M. Mazankowski: Il faudrait toutefois régler la facture, car le document n'appartient pas à la population canadienne, mais bien à une autre association qui, j'en suis certain . . .

M. Pepin: Vous rendez les choses plus difficiles.

M. Mazankowski: . . . dans le but de faciliter le service et, de faire preuve de patriotisme, pourrait se laisser convaincre, si je m'y employais. Mais si c'est là un simple prétexte, monsieur le ministre, nous aurons alors des mots un peu plus percutants à échanger.

M. Pepin: J'ai d'autres préoccupations. Entre autres, je songe au coût de réfection des lignes secondaires désignées par les décrets. S'il n'y a pas d'erreur, cela coûterait 140 millions de dollars. Mais encore plus fondamentale que cela, il y a la question . . .

M. Mazankowski: Mais l'important, c'est le coût ou l'inaccessibilité du rapport?

M. Pepin: Les deux.

M. Mazankowski: Ah! bon.

M. Pepin: J'essaie d'être très franc. J'ai bel et bien parlé de raisons. Vous les connaissez maintenant.

M. Mazankowski: Mais la priorité, où est-elle?

M. Pepin: Je vais vous le dire.

Toutefois, pour revenir à ce que je disais, on a continué d'agrandir le réseau principal. Il constitue maintenant 82 p. 100 des lignes secondaires, alors qu'au départ, il ne

[Texte]

one must ask oneself the question, are we going to rehabilitate all the branch lines?

Mr. Mazankowski: The fuel crisis occurred in that period of time.

Mr. Pepin: Yes, and so on this subject again you have a diversity of views, into which, obviously, I do not have time to go.

Mr. Mazankowski: The Minister did not answer my other question, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: Which was the toll? I would be delighted to do it in a nutshell, if I can.

The Chairman: In a nutshell, please, Mr. Minister.

Mr. Pepin: These are difficult shells to crack. Basically, B.C. came to us a number of weeks ago with a project for the development of the northeast coal area. In this project the British Columbia Railway was taking the responsibility for the carrying of the coal from the mine to the port. After reviewing their own information, they have now changed their minds, and they now ask CN to be the leader, to be the *maître d'œuvre* in this venture. So, that created a fairly different situation from the one we had been informed on before.

This is what is going on now. CN has taken the information available, their own in the case of the south line, which is the movement line, but in the case of the Amtrac line it is the information of the BCR. They have analyzed all that now and they gave us this morning a preliminary report on it. To that has to be put together now, the price of the coal at the mine, the price of transporting the coal to Prince Rupert, the Rupert charge at Prince Rupert and a final estimate must be developed for the mine owners to go and negotiate with the Japanese. All that has to be done in a very short period of time. This is what is being done now, trying to put these different elements together.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister, Mr. Mazankowski. Before going to Mr. Skelly, could I bring to the attention of the Committee a little problem we have with a motion we passed at our last meeting concerning travel by this Committee? We forgot to include in that motion the stipulation that the necessary staff do accompany the Committee. I wonder if I could have a motion.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, do you want a motion to amend or just to change it?

The Chairman: I will read what the motion should say: That the Second report to the House requesting authority to spend up to ten days travelling to Eastern and Western Canada to Transport Canada Establishments, while considering Vote 1 under Transport in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981 also include

"and that the necessary staff do accompany the Committee".

Mr. Ellis: I so move, Mr. Chairman.

Mr. Portelance: I second that motion.

[Traduction]

représentait que 65 p. 100 de celles-ci. Alors, voici la question qu'il faut se poser allons-nous améliorer toutes les lignes secondaires?

M. Mazankowski: C'était pendant la crise du pétrole.

M. Pepin: En effet, et là-dessus, les opinions sont partagées, et il est évident que je n'ai pas le temps d'aborder cette question.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le ministre n'a pas répondu à mon autre question.

M. Pepin: Il s'agissait des tarifs. Je serais ravi de vous donner une réponse en deux mots.

Le président: Je vous en prie, monsieur le ministre, en deux mots.

M. Pepin: Mais quels mots! Voici: il y a plusieurs semaines, la Colombie-Britannique nous a soumis un projet d'exploitation de la zone houillère du nord-est. Il était prévu que la British Columbia Railway assumait la responsabilité du transport du charbon de la mine au port. Toutefois, ils ont changé d'avis après avoir étudié leurs propres informations et ils demandent maintenant au Canadien National d'être le maître d'œuvre de cette entreprise. Il va sans dire que cela modifie tout à fait les données du problème.

Alors voilà, le Canadien National a effectué une analyse de tous ces renseignements, ceux qu'il possédait dans le cas de l'embranchement sud, c'est-à-dire la ligne de transport, et les renseignements provenant de la B.C.R. pour l'embranchement appartenant à Amtrac. Ce matin, ils nous ont soumis un rapport provisoire auquel doit s'ajouter le prix du charbon à la mine, le prix du transport du charbon jusqu'à Prince Rupert, les frais de manutention à Prince Rupert et une estimation finale qui permettra aux propriétaires de la mine de négocier avec les Japonais. Le tout doit être fait dans une période très courte. Voilà donc ce qui se passe actuellement; on s'efforce de réunir ces différents éléments.

Le président: Merci, monsieur le ministre, monsieur Mazankowski. Avant de passer à M. Skelly, il y a un petit problème que je voudrais soumettre à l'attention du Comité. Lors de notre dernière séance, nous avons adopté une motion visant les déplacements de notre Comité, mais nous avons oublié de préciser que le personnel nécessaire devait accompagner le Comité. Quelqu'un pourrait-il le proposer?

M. Ellis: Monsieur le président, voulez-vous une autre motion, ou simplement une modification?

Le président: Je vais vous lire la motion telle qu'elle devrait être: que le deuxième rapport à la Chambre demandant l'autorisation de passer jusqu'à dix jours à visiter les installations de Transports Canada dans l'Est et dans l'Ouest du pays, lors de l'examen du crédit 1^{er}, sous la rubrique «transports», dans le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, mentionne également

«Que le personnel nécessaire accompagne le Comité».

M. Ellis: Je le propose, monsieur le président.

M. Portelance: Je l'appuie.

[Text]

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: May I ask how much time I have?

The Chairman: The usual length of time on the second round is 10 minutes. In order to accommodate as many members of the Committee as possible, I will try to hold members approximately to that, but I will exercise a bit of leeway so that a line of questioning can be pursued if necessary.

Mr. Skelly: An enormous number of questions occur, but to highlight some of my concerns, I would like to start with some information that I might be able to obtain on an accident that happened last fall involving an American vessel towing a barge with a quantity of chemicals in a refrigerated car. Apparently, the material that has washed up is Exide L320. Eighty-five drums of it went over the side and apparently it is extremely poisonous. I would just like to ask, since it went off Cape St. James, were it to wash up in my riding and my kids were playing with that on the beach, would it kill them? And how much environmental damage, should these be broken open, would occur? First of all, it is my understanding the Americans never notified us of this accident, that one drum has already turned up and that we have not been able to locate the others. Is a search going on? Are the Americans being asked to participate, provide assistance, or pay the bill for such a search? What is going on with that? Since the same thing, marine safety, is involved with the next one, I think I will put the two questions and then stop.

• 1620

As to the question of search and rescue, we have been around this one before, but it is my understanding that a 21-metre vessel has been contracted for Prince Rupert. Could you give me the date by which we could expect that vessel in Prince Rupert? It is also my understanding that a vessel will be placed in Campbell River. Can you tell whether the contract for that vessel has been signed yet, and what date we might be able to expect that in Campbell River?

Just two more under marine safety, and then we can let it go. I would like a general statement on this. Does your department intend to have adequate coastguard service on the central and northern British Columbia coast? I would like to know what equipment and where it would be stationed if you do. Finally, there was an event we are all familiar with—the sinking of the freighter *Lee Wang Zin*. It is something I have meant to ask. The helicopter crew the coastguard operates there flew out in some extremely dangerous conditions, did in fact locate the vessel and what not. It was extremely dangerous to anybody that I have talked to. I just wonder whether your government or any government, the Department of Transport, has recognized that act of bravery and recommended it for a commendation of some sort, or considered it. I think that is where I would like to stop.

Mr. Pepin: I hope my officials can help me on the accident of the American vessel because I am not familiar with it. Since

[Translation]

La motion est adoptée.

Le président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Je dispose de combien de temps?

Le président: Ordinairement, au deuxième tour, vous avez dix minutes. Je m'en tiendrai à peu près à cela, afin de permettre au plus grand nombre possible de membres du Comité de prendre la parole, mais si nécessaire, j'accorderai un peu plus de temps, pour permettre de vider certaines questions.

M. Skelly: Il y a un tas de sujets qui me préoccupent, mais pour n'en retenir que quelques uns, je vais d'abord demander des renseignements sur un accident impliquant un remorqueur américain tirant une barge sur laquelle se trouvait un wagon réfrigéré plein de produits chimiques, accident qui a eu lieu l'automne dernier. Il semble que l'un des produits en question, qui est extrêmement toxique, soit du exide-320 et que 85 barils soient passés par-dessus bord. Étant donné que l'accident s'est produit au large de Cap St. James, si jamais ce produit atteignait les côtes de ma circonscription, qu'arriverait-il à mes enfants, si, en jouant sur la plage, ils entraient en contact avec lui? Mettrait-il leur vie en danger? Et quels seraient les dégâts causés à l'environnement si ces contenants se brisaient? D'abord, je crois savoir que les Américains ne nous ont jamais avisés de cet accident, qu'on a déjà retrouvé un baril, mais qu'on n'a pas pu retrouver les autres. Est-ce qu'on effectue des recherches? A-t-on demandé aux Américains d'y participer, de fournir de l'aide, ou d'en assumer les coûts. Où en est-on? Comme la prochaine question porte aussi sur la sécurité maritime, je vais la poser tout de suite, après quoi, je m'arrêterai.

Quant à la question des recherches et du sauvetage en mer, nous en avons déjà discuté, mais je crois savoir qu'un contrat pour la construction d'un navire de 21 mètres pour Prince Rupert a été accordé. Pouvez-vous nous dire à quelle date nous recevrons ce navire à Prince Rupert? Je crois également savoir qu'il y en aura un à Campbell River. Pouvez-vous me dire si ce contrat a été signé et à quelle date on peut s'attendre à avoir ce navire à Campbell River?

Simplement deux autres questions sur la sécurité en mer; ensuite, nous pourrions nous arrêter. Tout ce que je veux, c'est une réponse générale. Votre ministère a-t-il l'intention d'assurer un service de garde-côte convenable sur la côte centrale et nord de la Colombie-Britannique? Le cas échéant, dites-moi quel matériel sera utilisé et l'endroit où il sera localisé? Enfin, il y a un événement que nous connaissons tous: le naufrage du cargo *Lee Wang Zin*. Il y a quelque chose que je veux savoir. C'est dans des conditions extrêmement dangereuses que l'hélicoptère de la garde-côte s'est rendu sur les lieux, a repéré le navire, etc. Tous ceux à qui j'en ai parlé m'ont dit que c'était très dangereux. Le ministère des Transports, votre gouvernement, ou tout autre gouvernement, a-t-il reconnu cet acte de bravoure et a-t-il recommandé qu'on le reconnaisse d'une manière ou d'une autre, ou a-t-il envisagé de le faire? Je pense que je vais m'arrêter là.

M. Pepin: J'espère que mes fonctionnaires pourront m'aider au sujet de l'accident du navire américain, parce que je ne suis

[Texte]

becoming the minister, I have received my daily ration of accidents and I try to follow them, but this one was obviously before I got there. Does anybody know about this American vessel?

Mr. Leask: No, I am not aware of this particular American vessel.

Mr. Pepin: Could we apologize to you, Mr. Skelly, and try to report to you at a later—date?

Mr. Skelly: I will accept that.

Mr. Pepin: Does anybody know about the vessel that is going to serve Prince Rupert?

Mr. Leask: Yes, the 21-meter boat will be in Prince Rupert this fall. It is presently under construction; with respect to the boat for Campbell River, this will be ready late next year. It is the intention that it will be built after the completion of the vessel for the Prince Rupert area.

Mr. Skelly: Has the contract been signed?

Mr. Leask: The contract for the first vessel has been signed, but not the second.

Mr. Pepin: On the search and rescue service, we have a Cabinet paper coming in a week or so. Would Mr. Kroeger like to say something on it?

Mr. Arthur Kroeger (Deputy Minister, Ministry of Transport): The annual search and rescue plans with resources for the current and future years are in the final stages of review by officials and are expected to be reviewed by Cabinet with decisions taken, probably this month.

The Chairman: Mr. Skelly, a final question.

Mr. Skelly: Just to define that paper, is that the plan from the SR committee, the 1979-80 recommendations?

Mr. Kroeger: Yes.

Mr. Pepin: Then there was the coastguard service question.

Mr. Leask: There is a 42-foot vessel under modification which is to be used in the Gulf Islands area and there are plans for a second craft to be used in the Kitsilano area late next year.

Mr. Skelly: There is nothing for central and northern British Columbia. That is what I was wondering about.

Mr. Leask: I do not have anything with respect to that particular area. I would have to refer to the complete SAR package for that.

• 1625

Mr. Pepin: You had a question also on the reward to a person who took in the rescue operation.

Mr. Skelly: It was just some citation or acknowledgement about what... and there is a great deal of consensus that it was a very...

[Traduction]

pas au courant de la question. Depuis que je suis ministre, je reçois tous les jours ma ration quotidienne d'accidents dont j'essaye de tenir compte, mais celui-là s'est évidemment produit avant mon arrivée. Y a-t-il quelqu'un qui serait au courant de l'accident de ce navire américain?

M. Leask: Non, je ne suis pas au courant de l'affaire de ce navire américain.

M. Pepin: Monsieur Skelly, si vous voulez bien accepter nos excuses, nous essaierons de vous faire rapport plus tard.

M. Skelly: Très bien.

M. Pepin: Y a-t-il quelqu'un qui soit au courant de la question du navire devant desservir Prince Rupert?

M. Leask: Oui, le navire de 21 mètres sera à Prince Rupert cet automne. Il est présentement en construction. Quant à celui de Campbell River, il sera prêt vers la fin de l'an prochain. Sa construction commencera après qu'on aura terminé celui de Prince Rupert.

M. Skelly: Le contrat a-t-il été signé?

M. Leask: Nous avons signé le contrat pour le premier navire, mais pas pour le deuxième.

M. Pepin: Quant à la question des recherches et du sauvetage en mer, elle fait l'objet d'un document du Cabinet qui sera prêt d'ici une semaine environ. M. Kroeger veut-il ajouter quelque chose?

M. Arthur Kroeger (sous-ministre, Transports Canada): Les plans annuels de recherches et de sauvetage en mer pour l'année en cours et les années à venir en sont au dernier stade de leur examen par les fonctionnaires et l'on s'attend à ce que le Cabinet les étudie et prenne une décision, probablement au cours du mois.

Le président: Monsieur Skelly, une dernière question.

M. Skelly: Au sujet de ce document, s'agit-il du plan provenant du comité de recherches et de sauvetage en mer, des recommandations de 1979-1980?

M. Kroeger: Oui.

M. Pepin: Il était alors question du service de la garde-côte.

M. Leask: On modifie présentement un navire de 42 pieds qui sera utilisé dans la région du Gulf Islands, et on prévoit la construction d'un deuxième navire, devant servir dans la région de Kitsilano, vers la fin de l'an prochain.

M. Skelly: Il n'y a rien de prévu pour le centre et le nord de la Colombie-Britannique. C'est ce que je veux savoir.

M. Leask: Je n'ai rien concernant cette région. Pour cela, je devrai consulter l'ensemble des propositions concernant la recherche et le sauvetage en mer.

M. Pepin: Il y avait aussi une question portant sur la récompense à offrir à une personne ayant participé aux opérations de sauvetage.

M. Skelly: Je pensais simplement à une citation ou à une reconnaissance de ce qu'elle a fait—tous pensent que c'était très...

[Text]

Mr. Pepin: Would you give us the name of the gentleman? It might help us to find out if he was . . .

Mr. Skelly: Could I check?

Mr. Pepin: I do not recall. If you believe that and if the population of the area do believe, presumably this is the sort of thing we could do, present his case to next year's Transportation Week, or something of this kind, and see to it that he gets the proper acknowledgement for bravery. There is also the Governor General's list. So please give me his name and I will see what I can do, if you feel that the person should be honoured.

Mr. Skelly: The performance that they undertook is clearly outlined in the inquest transcripts of it, and it was one of the most serious accidents that has happened in the last few years. I would be hard pressed to find another more tragic serious accident and the role that that crew played was outstanding.

Mr. Pepin: I will write to you twice. Would you write to me on that?

Mr. Skelly: Yes, I will.

Again, you must understand the disappointment that I feel about this and a lot of other people who felt it is a very, very serious issue, that we get to the point where we feel it is going to take just some accident of major proportions to get the government rolling in central and northern British Columbia. It is a tremendous vacuum in which the responsibility exists but nothing over the years has been done. We have been waiting more than a decade for some action there.

But maybe I could shift to Vancouver International Airport. Just again, sort of following the theme of safety, I had an opportunity to travel in through the control tower and the radar installation and I am quite familiar with the area itself, and I am worried about the runway. There is a single runway there. During marginal weather conditions all the traffic, small aircraft, single engine 150's are mixed with 747's, all using runway 26. There is a move under way to open up Boundary Bay Airport but from my understanding that is an eight-year breathing room, if that. From my understanding, half the aircraft movements in Canada occur on Vancouver International and there is going to have to be some action undertaken on a second runway.

Another area of concern, as I say, is the sort of radar coverage of the area. I understand that you have got a program, the joint en route terminal radar service project, but the equipment in the radar installation in Vancouver, the radar terminal service thing, is very old and it is not sort of linked with a computer. In the United States all radar traffic, IFR traffic, is handled with a computer, but when it is handed off to airports in the United States it is handed off through a computer and the controller can work much more efficiently. In British Columbia into Vancouver International it cannot be. It is picked up off the computer and then handled by hand.

The other thing is, there is very weak coverage of the area of British Columbia by radar. It might provide better air safety and I wonder, are you starting to work on the runway, and when that might occur? It is my understanding also that the

[Translation]

M. Pepin: Pourriez-vous nous fournir le nom de cette personne? Cela nous aiderait dans nos recherches . . .

M. Skelly: Pourrais-je vérifier?

M. Pepin: Je ne m'en souviens pas. Si vous le croyez et si la population de la région le croit, je présume que nous pourrions soumettre son cas l'an prochain, lors de la semaine des transports, ou quelque chose de ce genre, et voir à ce que son acte de bravoure soit reconnu comme il se doit. Il y a aussi la liste du gouverneur général. Alors, si vous pensez qu'il faut rendre hommage à cette personne, donnez-moi son nom, et je verrai ce que je peux faire.

M. Skelly: Leur exploit est très bien décrit dans le compte rendu de l'enquête; il s'agit là d'un des plus graves accidents qui se soient produits au cours des dernières années. Je pourrais difficilement me remémorer un accident plus tragique, et le comportement de cette équipe a été vraiment extraordinaire.

M. Pepin: Je vous écrirai sans tarder à ce sujet. Ferez-vous de même?

M. Skelly: Oui, bien sûr.

Encore une fois, vous devez comprendre mon désappointement et celui d'un tas d'autres gens qui pensent que c'est là une question très grave. Nous sommes rendus au point où nous pensons que seul un accident important fera réagir le gouvernement au sujet de la situation dans le centre et le nord de la Colombie-Britannique. C'est un vide énorme, où une responsabilité existe, mais rien n'a été fait depuis des années. Cela fait plus de 10 ans qu'on s'attend de voir adopter des mesures.

Je pourrais peut-être parler de l'aéroport international de Vancouver. Toujours dans la même optique de la sécurité, j'ai eu l'occasion de visiter la tour de contrôle et les installations de radar. Je connais très bien la région, et ce qui me préoccupe, c'est la piste. Il n'y en a qu'une à cet endroit. Lorsque les conditions atmosphériques se gâtent, tout le trafic emprunte la piste 26, tant les monomoteurs 150 que les 747. On tente de faire ouvrir l'aéroport de Boundary Bay, mais il s'agit là d'un projet de huit ans. Selon mes renseignements, l'aéroport international de Vancouver reçoit la moitié du trafic aérien au Canada, et il va falloir y entreprendre l'aménagement d'une deuxième piste.

Une deuxième source de préoccupation, c'est le système de radar couvrant cette région. Je crois savoir que vous avez un programme, un projet mixte de service de radar par ordinateur, mais le matériel des installations de radar de Vancouver est très ancien et n'est pas du type à être lié à un ordinateur. Aux États-Unis, tout le trafic radar, le vol aux instruments, est traité par ordinateur, mais chaque aéroport américain est équipé d'un ordinateur et le contrôleur peut effectuer un travail beaucoup plus efficace. À l'aéroport international de Vancouver, en Colombie-Britannique, c'est impossible. Les renseignements sont captés par l'ordinateur et le reste de l'opération est manuelle.

L'autre problème, c'est la faible intensité de la couverture radar en Colombie-Britannique. Cela pourrait améliorer la sécurité aérienne, et je me demande si vous allez entreprendre des travaux sur la piste, et quand cela se fera. Je crois

[Texte]

base of the runway, designed years ago, has got to be replaced and we might be expecting that in the near future. It was not designed to handle the weight of 747's. When will the new base be developed, when will a second runway be developed, and what will be done to upgrade the radar installation there?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman. With respect to the second runway, Transport officials declared a need for a second runway several years ago and they have gone through extensive consultation with the various representatives of the people of the cities of Vancouver and Richmond, et cetera. After having a joint study team they produced a report about four years ago that indicated that there was a need for a runway but that there were still additional aspects of it to be reviewed at the request of the local people.

• 1630

In addition to that, there is the need to institute an environmental assessment. The environmental assessment has not been completed. Now, there is currently a master plan for Vancouver airport under way in which we are now forced to reassess the entire Vancouver-centered area with respect to airports and the needs into this decade. So the aviation activity is overtaking all the administrative considerations that we have to pursue these days in attempting to put in additional runway facilities that are located so close to a major metropolitan area.

With respect to the condition of the runway, I have not had any reports of imminent problems with the runway due to the larger airplanes. If you have information to that effect, I certainly would like to pursue it further.

Mr. Skelly: If I may . . .

The Chairman: In fairness to other members of the Committee, I am going to have to move on to Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): It is okay, Mr. Chairman, I will pass.

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I would like to question the Minister and his staff generally in the area of aviation, and I want to very, very briefly . . .

The Chairman: Mr. Ellis, May I interrupt, please. I did not hear Mr. Campbell clearly. He passed to Mr. Roy. He gave his turn to Mr. Roy. So I will hear you next. All right? Sorry about that.

Monsieur Roy.

Mr. Ellis: I will still be here.

M. Roy: Je remercie mon collègue, M. Campbell, et les membres du comité qui me permettront de revenir sur un point qui a déjà été soulevé par le député de Vanier. Parce que j'étais retenu à un autre comité, tantôt.

Monsieur le ministre, en lisant les objectifs et les sous-objectifs du ministère des Transports, on remarque qu'une de ses responsabilités est de veiller à ce qu'un niveau suffisant de

[Traduction]

également savoir que l'assise de la piste, construite il y a des années, devra être remplacée, et nous nous attendons à ce que ce soit dans peu de temps. Cette piste n'avait pas été conçue pour supporter le poids des 747. Quand cette nouvelle assise sera-t-elle construite, quand la deuxième piste sera-t-elle aménagée, et que fera-t-on pour améliorer les installations radar à cet endroit?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Oui, monsieur le président. Au sujet de la deuxième piste, les fonctionnaires de Transports Canada ont reconnu ce besoin il y a plusieurs années et ils ont consulté longuement les divers représentants de la population des villes de Vancouver et de Richmond, et ainsi de suite. Après avoir créé un groupe d'étude mixte, ils ont présenté un rapport, il y a environ 4 ans, concluant qu'il fallait une piste, mais qu'il y avait d'autres aspects à considérer, et ce, à la demande des gens de la place.

En plus, il faut évaluer les répercussions sur environnement, ce qui n'a pas encore été fait. En ce moment, on est en train d'élaborer un plan d'ensemble pour l'aéroport de Vancouver, ce qui nous oblige à réévaluer les besoins de la région de Vancouver pour la prochaine décennie. Les activités aériennes l'emportent donc sur les considérations administratives, quand nous devons trouver des moyens d'ajouter des pistes d'envol et d'atterrissage tout près d'une grande ville.

Quant à l'état des pistes, je n'ai pas entendu parler de problèmes causés par les gros aéronefs. Si vous avez des données là-dessus, j'aimerais les étudier de plus près.

M. Skelly: Si vous me permettez . . .

Le président: Pour être juste envers les autres membres du Comité, je dois donner la parole à M. Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Ça va, monsieur le président, je renonce à mon tour.

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Les questions que je voudrais adresser au ministre et à ses fonctionnaires portent, en général, sur l'aviation, et je veux être très, très bref.

Le président: Permettez-moi, monsieur Ellis, de vous interrompre. Je n'ai pas bien entendu M. Campbell. Il a renoncé à son tour en faveur de M. Roy. Il l'a donné à M. Roy. Vous serez le suivant. Cela vous convient? Je regrette.

Monsieur Roy.

M. Ellis: J'ai l'intention de rester.

Mr. Roy: I thank my colleague, Mr. Campbell, and the Committee members who have allowed me to come back to a point which has already been raised by the member for Vanier. I was detained at another committee meeting.

Mr. Minister, in reading the objectives and sub-objectives of the department, I note that one of its responsibilities is to ensure that an adequate level of safety is provided for the

[Text]

sécurité soit prévu dans le système national de transport maritime. Dans la description du programme, on mentionne les aides navigation et, justement, les programmes destinés à la sécurité maritime.

Je dois, à regret, soulever un cas. Tantôt, on a parlé du cas des aéroports de Vancouver. Monsieur le ministre, il existe une situation dans la rivière des Mille-Îles et dans la rivière des Prairies et cela fait peut-être 12 à 15 ans que l'on soulève cette question. Malheureusement, en fin de semaine dernière, il y a eu encore deux accidents. Ce sont les premiers accidents cette année. L'an dernier, on a eu des accidents pratiquement toutes les fins de semaine et la situation dure encore.

J'accepte qu'il ait pu exister des responsabilités diverses au niveau, peut-être, d'un, deux ou trois départements. Mais la personne qui a son bateau de plaisance et qui, toutes les fins de semaine, se voit placée dans des situations comme celles qu'on a vues la semaine dernière, ce n'est pas sa responsabilité, à elle, de déterminer qui est responsable d'améliorer les conditions de sécurité dans la rivière des Mille-Îles et dans la rivière des Prairies.

J'aimerais, monsieur le ministre, insister avec toutes mes énergies et avec l'appui de tous les ministres et députés de la région de Montréal. C'est une situation qui a trop duré. Dans le domaine de la sécurité, au niveau de la rivière des Prairies et de la rivière des Mille-Îles, il faut que quelque chose soit fait. Nous avons actuellement des accidents à toutes les fins de semaine. Il y en a eu deux au cours de la fin de semaine passée. Il me semble qu'au niveau du ministère des Transports, qui a la responsabilité de placer des bouées, et non seulement de les placer mais de les déplacer d'une façon qui soit sécuritaire, on devrait agir. Je me réfère maintenant à une situation spécifique, au niveau des Rapides du Cheval Blanc. Alors, monsieur le ministre, vous avez reçu une lettre signée par M. André Cyr, de Ste-Dorothée, le 22 mai. J'ai eu l'avantage d'en discuter avec M. le sous-ministre, M. Charron, qui, lui-même, a été très expéditif. Je voudrais l'en remercier. Mais la personne qui m'a rappelé ce midi n'était absolument pas au courant du problème. Le problème qu'il croyait voir là, ce n'était absolument pas cela. Il s'agit d'avoir une diminution dans le nombre des bouées, premièrement. On dit qu'on a agi de cette façon-là parce qu'il s'agissait d'économiser. On enlèverait sur la rivière des Mille-Îles, un certain nombre de bouées jusqu'à la rivière Outaouais. Monsieur le ministre, je pense que vous allez comprendre l'importance de cette demande; il ne s'agit pas d'économiser sur la sécurité des citoyens. Si on n'a pas d'argent pour placer des bouées il vaut mieux ne pas en placer du tout plutôt que de les mettre de telle façon que lorsque des bateaux passent, il y ait des accidents. Je vous demanderais donc monsieur le ministre, de faire diligence pour satisfaire à cette demande-là. Premièrement, ne pas diminuer le nombre de ces bouées; deuxièmement, voir au fait que les bouées, actuellement, sont mal placées. Les bateaux passent à l'intérieur de ces bouées et c'est à l'intérieur de ces bouées-là que les accidents arrivent. Si la personne qui place ces bouées-là n'est pas compétente, qu'on agisse. La semaine dernière, monsieur le président, j'ai été obligé de rencontrer ces personnes-là, le dimanche soir. J'aime ça voir les bateaux; mais de telles

[Translation]

national marine transportation system. The program description mentions navigation aids and marine safety programs.

Unfortunately, there is one case I must mention. We have already referred to cases at the Vancouver airport. A situation exists in the Mille-Îles and des Prairies rivers which has been talked about for some twelve to fifteen years. Unfortunately, last week-end, there were two more accidents. They were the first accidents this year. Last year, accidents occurred almost every week-end and the situation has not changed.

I understand that responsibilities may be shared between two or three departments. But it is not up to the person who goes boating on the week-end and finds himself in a situation like the one that occurred last week to determine who is responsible for improving safety conditions on the Mille-Îles and des Prairies rivers.

Mr. Minister, I would like to put this in the strongest possible terms and I have the support of all ministers and members from the Montreal area. This has gone on too long. Something has to be done about safety on the Mille-Îles and des Prairies rivers. Accidents are occurring every week-end. There were two last week-end. It seems to me that it is up to the Department of transport to install buoys and position them in such a way that they will not be a safety hazard. Something should be done. Now I would like to refer to a specific situation, at the white Horse rapids. You received a letter, Mr. Minister, signed May 22 by Mr. André Cyr, of Ste-Dorothée. I had the opportunity to discuss this with the Deputy Minister, Mr. Charron, who acted very quickly. I would like to thank him. But the person who called me back this afternoon was completely unaware of the problem. He had misunderstood what the problem was. First, there will be fewer buoys. We are told that it is being done to save money. A certain number of buoys will be removed from the Mille-Îles river, up to where it joins the Ottawa river. Mr. Minister, I think that you will understand the seriousness of this request; we must not try to save money at the expense of safety. If there is no money for buoys, we should remove them all, rather than put them in places where they will cause accidents. I urge you to move as quickly as you can to respond to this request by not removing these buoys; and by, making sure they are properly positioned. Boats go between the buoys, and this is where accidents happen. If the person responsible for placing them is not qualified, something should be done. Last week, Mr. Chairman, I had to meet with these people on Sunday evening. I like watching the boats go by, but I could do without this kind of meeting, which is why I am bringing the matter to your attention. I think that the department has enough expertise to ensure that people are not placed in a situation like the one that occurred last weekend.

[Texte]

réunions, je pense qu'on pourrait s'en dispenser. C'est pourquoi je sou mets ce point-là à votre attention. Je pense que le ministère a suffisamment d'informations en ce moment pour éviter que d'autres gens se trouvent dans des situations comme celles que l'on a connues la semaine dernière.

M. Pepin: Il y a sûrement, et occasionnellement, de bonnes raisons pour diminuer le nombre de bouées, simplement à cause de considérations administratives et financières. Mais de là à les mettre aux mauvais endroits, c'est une autre histoire.

Peut-être M. Leask a-t-il des informations sur ce sujet?

The Chairman: Mr. Leask.

Mr. Leask: Yes, Mr. Chairman. Well, I can say that all aids, not only in that particular area but in all areas, are reviewed periodically to confirm their usefulness. It is the Coast Guard policy that pleasure-craft traffic is served only in daytime, and this is to discourage, as I said previously, having boaters going out at night-time in these waters. I might add, of course, that buoys are only aids to navigation and the placing of the aid, while it assists the boater, does not guarantee he is going to have safe passage. That, of course, is in the hands of the boater himself.

On the Whitehorse Rapids area, this area is particularly dangerous in the best of circumstances, and, I agree, has had many accidents in that area. However, it is the seasonal drop in the water levels which creates hazards that do not exist at other times. I can only say the Coast Guard, every time there is an accident, do investigate to ensure the buoys are in the correct position, or, if they have moved, then they will replace them. But I just would add that in pleasure-boating, safe boating is in the hands of the boater and the aids are there to assist him.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Roy, your final question.

M. Roy: Monsieur le ministre, je suis obligé d'être complètement en désaccord avec ce que votre fonctionnaire vient de dire. Est-ce que le ministre, pour soutenir ce qu'il avance, a vu le rapport des accidents de l'an dernier? Est-ce qu'il a été informé de l'accident de la semaine dernière, avant de donner un rapport? Cela ne me satisfait pas, monsieur le ministre. Je vous demanderais, si possible, de faire une enquête pour déterminer si réellement les accidents arrivent entre les bouées. Je sais que ce ne sont seulement que des guides. Mais la réponse que je viens d'avoir monsieur le ministre, je ne l'accepte pas. Ce n'est pas la première année qu'il y a des accidents dans ce chenal-là, spécialement au niveau de la rivière des Mille-Îles et de la rivière des Prairies. Et on ne s'est jamais arrêté pour considérer l'importance de cette demande-là. Je voudrais qu'on le fasse... Et si réellement ces accidents-là n'arrivent pas à l'intérieur des bouées, je vous ferai des excuses. Mais j'ai été informé que c'était à l'intérieur des bouées. Je demanderai qu'on me fournisse un rapport sur l'enquête qui sera faite au sujet de ces accidents-là.

M. Pepin: Je vous promets cela.

[Traduction]

Mr. Pepin: It may well be that from time to time, for financial or administrative reasons, it is appropriate to remove buoys. As for putting them in places where they might be dangerous, that is another story!

Perhaps Mr. Leask has information on this.

Le président: Monsieur Leask.

M. Leask: Oui, monsieur le président. Tout ce que je peux vous dire, c'est que toutes les aides à la navigation sont réévaluées périodiquement pour déterminer si elles restent utiles. La politique de la garde côtière veut que les embarcations de plaisance ne soient desservies que le jour, et ceci afin de décourager les gens de naviguer la nuit. Je dois d'ailleurs préciser que les bouées ne sont qu'une aide à la navigation qui, et si utiles qu'elles puissent être à ceux qui se promènent en bateau, elles ne constituent pas une garantie contre les accidents. C'est le capitaine qui est responsable de sa propre sécurité.

Quand à la région des Rapides du Cheval Blanc, elle est particulièrement dangereuse dans le meilleur des circonstances et je conviens qu'il y a eu beaucoup d'accidents dans ce coin. Toutefois, c'est la baisse du niveau des eaux en certaines saisons qui crée des dangers qui n'existent pas à d'autres époques de l'année. Chaque fois qu'il y a un accident, la garde côtière fait enquête pour s'assurer que les bouées sont bien placées et que celles qui ont été enlevées sont remplacées. Pour ce qu'il y a de la navigation de plaisance, c'est au propriétaire du bateau d'assurer la sécurité en se servant des aides qui sont là pour le guider.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Roy, ce sera votre dernière question.

Mr. Roy: Mr. Minister, I strongly disagree with what your official has just said. Did the Minister, to back up what he is advancing, read the accident reports from last year? Was he informed of last week's accident before making his report? I am not satisfied with this, Mr. Minister. I would ask you, if possible, to carry out an investigation to determine the real cause of accidents that occur between the buoys. I know that they are only guides but I cannot accept the answer that I have just been given. This is not the first year that there have been accidents in that channel, especially on the Mille-Îles and des Prairies rivers. We have never stopped to consider the importance of this request. I would like this to be done and if you discover that accidents are not happening between the buoys, I will apologize. But I have been told that they were occurring between the buoys. I would like a report on the investigation that will be done on these accidents.

Mr. Pepin: I promise that you will have it.

[Text]

M. Roy: Merci, monsieur le ministre et merci, messieurs les membres du comité.

Le président: Merci, monsieur Roy. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. As I said a few minutes ago, I intend to deal a most directly with aviation. I want to say one brief word in support of my colleague from St. John's West. I had the unfortunate opportunity of making two low passes over St. John's about five or six weeks ago. I actually saw the ground twice and then spent eight hours on a bus from the nearest airport to get back to St. John's. Anything that can be done to improve the landing systems at that airport should be done, and it should be done as soon as possible to bring Canada's oldest capital and oldest city up to date.

• 1640

Mr. Minister, what I really want to get involved in, though, is the feeling that general aviation has with regard to the Department of Transport; and I have to tell you that after 20 years of being a private pilot, I have watched the Department of Transport turn into an adversary to general aviation. This is a feeling that is expressed to me regularly. It is one that I have come to accept, though I do not like it.

The most recent government sought public comment on the establishment of a civil aeronautics appeal board and the intent was to provide an expedient avenue for review of flying regulations and of orders. There is no such review at the present time. A phone call to the department invariably brings a negative answer and then negotiations perhaps begin after that.

I would specifically like to go into, if I may, in the few moments I have, the proposed increase in landing fees. What possible justification can there be? Why is this again being attempted to add of the burden of general aviation?

Mr. Pepin: I thank Mr. Ellis for the view he has just expressed. These matters are being reviewed partly through the Dubin commission and I am awaiting the report of Dubin to begin to form a view on the generality of the services being provided in matters concerning the appeal board aspect of this thing.

Mr. McLeish, would you like to comment on the . . .

Mr. Ellis: Excuse me, Mr. Chairman, if I may, before Mr. McLeish answers, because I have a couple of specific questions in addition to the landing fees. Let me follow up on this suggestion of mine with regard to the appeal board, which I sensed the Minister seems prepared to accept or perhaps has instituted long before I made this suggestion. Do I understand from the Minister that he is studying the possibility of implementing such an appeal board?

Mr. Pepin: I think this is mentioned as a possibility but I do not know where we stand on it at the moment. Mr. McLeish might again—and I am sorry about this—wish to comment on that.

The Chairman: Mr. McLeish.

[Translation]

Mr. Roy: Thank you, Mr. Minister, and members of the Committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Mr. Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Comme je l'ai dit tout à l'heure, mes questions porteront presque exclusivement sur l'aviation. Et je voudrais dire quelques mots pour appuyer ce qui a été dit par mon collègue de St. John's West. Il y a cinq ou six semaines, j'ai eu le douteux privilège de passer deux fois au-dessus de Saint-Jean, à basse altitude. J'ai vu le sol de Saint-Jean deux fois, mais en dépit de cela, j'ai dû par la suite faire huit heures d'autobus à partir de l'aéroport le plus rapproché et revenir. Tout ce qui peut être fait pour améliorer le système d'atterrissage à cet aéroport doit être fait, et ce, le plus rapidement possible, de façon à ce que la capitale et la ville la plus ancienne du Canada soit au même niveau que les autres.

Monsieur le ministre, ce que je veux discuter avant tout, c'est l'opinion qu'entretient l'aviation générale à l'égard du ministère des Transports; je dois vous dire qu'au cours des 20 années pendant lesquelles j'ai été pilote privé, j'ai vu le ministère des Transports adopter une attitude négative vis-à-vis de l'aviation générale. On me fait remarquer la même chose très souvent. J'y suis habitué maintenant, mais ce n'est pas une situation qui me plaît.

Le plus récent gouvernement a demandé l'avis du public sur la création d'une commission d'appel en aéronautique civile; il voulait trouver le moyen de faciliter la révision des règlements et des ordonnances de vol. Il n'y a pas actuellement de telle révision. Lorsqu'on s'enquiert auprès du ministère, on se voit répondre non, invariablement; il semblerait cependant que des négociations pourraient commencer bientôt.

Je vais profiter des quelques minutes que j'ai à ma disposition pour parler précisément de l'augmentation proposée des droits d'atterrissage. Comment peut-on la justifier? Qu'est-ce que c'est que cette nouvelle mesure qui vient s'ajouter au fardeau de l'aviation générale?

M. Pepin: Je vous remercie, monsieur Ellis, de ces commentaires. Toutes ces questions sont examinées en partie par la Commission Dubin. J'attends son rapport avant de me faire une opinion sur le caractère général des services offerts et sur la question de la commission d'appel.

Monsieur McLeish, vous voulez ajouter quelque chose . . .

M. Ellis: Je vous demande pardon, monsieur le président. Auparavant, je voudrais encore poser quelques questions. Je voudrais ajouter à ce que j'ai dit au sujet de la commission d'appel; si je comprends bien, le ministre n'y est pas opposé. Il était peut-être même décidé de la créer avant que j'en fasse la suggestion. Dois-je comprendre qu'il étudie la possibilité de la créer vraiment?

M. Pepin: Je pense que nous envisageons la possibilité, mais je ne sais pas où nous en sommes actuellement. McLeish, je regrette d'avoir à revenir à lui, a peut-être quelque chose de plus précis à ce sujet.

Le président: Monsieur McLeish.

[Texte]

Mr. McLeish: Thank you, Mr. Minister, Mr. Chairman.

The concept of a review board has been studied very carefully and a concept paper was distributed in late 1979 to all members of the aviation public to obtain their views. I must say that the concept paper was well received and the constructive comments we got are being included in a second draft of it.

As Mr. Pepin has indicated, we are withholding any further action at this time until Justice Dubin has, in fact, tabled his report later this year. I fully expect that Mr. Dubin will support the concept of a review board and the officials are wholly prepared to recommend to the Minister that he proceed at as early a time as possible with the implementation.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, through you . . .

Mr. Pepin: On landing fees, now, I . . .

Mr. Ellis: May I just pursue this a little more? I will come back to landing fees. If I have to, Mr. Chairman, I will attack the Minister later on that, if necessary, but I am really quite interested in the possibility of an appeal board.

I gathered from what Mr. McLeish said that there was a document distributed late in 1979. Now, late in 1979 most of us were deeply involved in other issues. Would that paper have been distributed to private pilots?

• 1645

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: It was distributed to the associations, not to private pilots themselves.

Mr. Ellis: To COPA, in other words?

Mr. McLeish: To COPA, to the CBAA, CALPA, ATAC, etcetera.

Mr. Ellis: It is very likely then that COPA published it in their regular publication. It is probably sitting in my pile yet to be read because I have not got down to it.

Mr. McLeish: If they did not publish the entire document, they made ample reference to it.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, would the minister ensure that I get a copy of that? I would like to study it myself because I think at the moment there is no more pressing need for some body through which private aviation can appeal some of the decisions of the department, if we could deal with the landing fee.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: On the landing fees, there were all kinds of rumours about their being very high. Would Mr. McLeish again be in a position to comment on that? The answer I got was that the increase mentioned, which was 300 per cent, if my memory serves me well, was not true. I have a note on that that I will give my honourable friend. It applied only to certain types of planes in certain areas. It was a very discriminate, a very selected approach, not the over-all 300 per cent increase that was mentioned.

[Traduction]

M. McLeish: Merci, monsieur le ministre, monsieur le président.

L'idée de la commission de révision a été étudiée soigneusement et un document à ce sujet a été distribué à la fin de 1979 à tous ceux qui appartiennent au secteur de l'aviation générale, afin qu'ils fassent part de leurs vues. Je dois dire que le document en question a été bien reçu et que nous avons même repris dans une deuxième version des commentaires positifs qui nous ont été adressés.

Comme M. Pepin l'a indiqué, nous ne prendrons pas d'autres mesures à cet égard avant que le juge Dubin ait déposé son rapport, plus tard cette année. Je m'attends à ce que M. Dubin donne son accord à l'idée d'une commission de révision, et les fonctionnaires sont prêts à recommander au ministre qu'il procède le plus rapidement possible en vue de sa création.

M. Ellis: Monsieur le président . . .

M. Pepin: En ce qui concerne les droits d'atterrissage . . .

M. Ellis: Vous permettez que je reste sur ce sujet encore un peu? Je reviendrai aux droits d'atterrissage. Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais développer le sujet de la commissiois d'appel.

Si j'ai bien compris M. McLeish, il a dit qu'un document avait été distribué à la fin de 1979. A ce moment-là, la plupart d'entre nous avions d'autres chats à fouetter. Ledit document a-t-il été distribué aux pilotes privés?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Il a été distribué aux associations et non pas aux pilotes eux-mêmes.

M. Ellis: A l'ACPAP, en d'autres termes?

M. McLeish: A l'ACPAP, à la CBAA, à l'ACPL, à la CCA et aux autres.

M. Ellis: Il est fort probable, dans ce cas, que l'ACPAP l'ait publié dans sa revue. Et je ne suis pas à jour dans ma lecture.

M. McLeish: Si elle n'a pas publié tout le document, elle a dû le citer amplement.

M. Ellis: Le ministre pourrait-il faire en sorte que j'en obtienne un exemplaire? Je voudrais lire le document moi-même. Je ne crois pas qu'il y ait de besoin plus pressant actuellement qu'un organisme quelconque auprès duquel l'aviation privée puisse faire appel des décisions du ministère. Je reviens maintenant à la question des droits d'atterrissage.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Pour ce qui est des droits d'atterrissage, toutes sortes de rumeurs courent voulant qu'ils soient terriblement élevés. M. McLeish est-il en mesure d'en parler? Je sais que lorsque je me suis enquis moi-même, on m'a répondu que les 300 p. 100 étaient tout à fait faux, si je me souviens bien. J'ai une note à ce sujet que je serais heureux de faire parvenir à mon honorable collègue. Il semble que seulement certains types d'appareils, dans certaines régions, soient concernés. L'approche est très sélective. Il n'y a pas d'augmentation générale de 300 p. 100.

[Text]

The Chairman: Mr. McLeish, do you want to elaborate on that?

Mr. McLeish: Just briefly to state that each two-year period in which we determine we should go ahead and increase fees because they are really not inflation-sensitive, we have an arrangement to consult with the associations. We, in fact, are going through that stage at the present time and it is a variable increase dependent upon the types of aircraft, the types of operations.

Mr. Pepin: I will read the note I have. It is more technical.

There is no proposal to increase landing fees by 300% at 60 airports.

—The proposals include increase in landing fee for piston-engine aircraft, which only applies at four airports—Vancouver, Toronto, Dorval and Mirabel, from \$1.65 to \$5.

This would apply to only 150,000 landings out of a total of approximately 1.9 million piston-engine aircraft landings at all TC airports.

No increase proposed in fuel concession fee and parking fees.

And it goes on, giving the selected approach that was taken. I repeat, a limited number of airplanes, certain type of planes and at certain airports, not global, as was reported in the press.

The Chairman: Do you have a final question, Mr. Ellis?

Mr. Ellis: For my final question then, Mr. Chairman, I will make it rather broad and all encompassing and it would be along these lines. Why would you choose piston aircraft which represents the bulk of the light aircraft flying in Canada because the majority of small aircraft do not, in fact, have jets but rather have one or two piston engines?

To elaborate on the other areas which I felt and I still feel come under the adversary position of the department, one is the fact that we now get as a private pilot a very large piece of paper which will not fit in anyone's wallet, that has a tremendous amount of information on it that is completely extraneous but it does not have your licence number on it. We get medical information on it that is extremely difficult and quite arbitrary. And it is a particularly awkward situation, Mr. Minister, that on top of the landing fees and the shemozzle we have had in the past few years, the BLTs, gives you some idea of why I say that it has been an adversary position with the department for this past number of years and I intend to follow up the questioning in future meetings. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Skelly: On a point of order, Mr. Chairman. May I ask for clarification on one point that Mr. Ellis established?

The Chairman: I think we could permit that.

[Translation]

Le président: Vous voulez ajouter quelque chose, monsieur McLeish?

M. McLeish: Je signale simplement qu'à tous les deux ans, lorsque nous examinons la possibilité d'augmenter les droits, parce qu'ils ne suivent pas nécessairement l'inflation, nous consultons les associations. Nous sommes justement à les consulter actuellement et il semble que l'augmentation dépendra des types d'appareils et des types d'opérations.

M. Pepin: Je vais vous lire la note que j'ai. Elle est rédigée en termes plus techniques.

Il n'est pas question d'augmenter les droits d'atterrissage de 300 p. 100 à 60 aéroports.

Les propositions visent à accroître les droits d'atterrissage pour les aéronefs à moteurs à pistons, et cette mesure doit seulement s'appliquer aux aéroports de Vancouver, Toronto, Dorval et Mirabel. Le taux passe de \$1.65 à \$5.

La mesure s'appliquerait seulement à 150,000 atterrissages sur un total d'environ 1.9 million d'atterrissages par des appareils à moteurs à pistons aux aéroports du ministère des Transports.

Aucune augmentation n'est prévue pour les droits pour les concessions de carburant ou les droits de stationnement.

La note se poursuit et explique l'approche sélective qui a été adoptée. Je le répète, seulement un certain nombre d'aéronefs, certains types d'aéronefs et certains aéroports, sont visés. Il ne s'agit pas de mesures générales, comme la presse l'a indiqué.

Le président: Vous voulez poser une dernière question, monsieur Ellis?

M. Ellis: Dans ce cas, monsieur le président, je vais faire en sorte qu'elle soit la plus générale possible et qu'elle couvre l'ensemble de ce sujet. Pourquoi avez-vous arrêté votre choix sur les aéronefs à moteurs à pistons, qui sont les plus nombreux parmi les appareils légers au Canada? La majorité des petits appareils, en effet, ne sont pas munis de moteurs à réaction.

Pour ce qui est de l'attitude négative qu'adopte le ministère, je vous donne un exemple. A titre de pilote privé, actuellement, on reçoit un document de forte dimension, qui n'entre pas dans son portefeuille. Il contient toutes sortes de renseignements, mais il n'a pas le numéro de permis. Il y a là des renseignements très précis et très arbitraires sur l'état de santé. En dehors de la question des droits d'atterrissage, on constate que la situation est extrêmement difficile depuis quelques années, monsieur le ministre. Les BLT ne sont qu'un exemple. Le ministère adopte une attitude négative depuis quelque temps et j'entends bien en parler de nouveau au cours des prochaines séances. Merci, monsieur le président.

M. Skelly: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Puis-je demander une explication sur un point qu'a abordé M. Ellis?

Le président: Je pense que oui.

[Texte]

Mr. Skelly: Did you say that those increases from \$1.65 to \$5 are going to be at four airports only?

The Chairman: That was the answer, yes, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: I am sorry.

Mr. Pepin: I could go on reading if you insist.

Mr. Skelly: No, no.

Mr. Ellis: I think the point is they are trying to stop light aircraft from going into four airports.

• 1650

Mr. Pepin: Of course, any increase in any fees in any area of human activities is bound to provoke some adversity. It is a question of also understanding that somebody has to pay for the maintenance of these airports and . . .

Mr. Skelly: Is this a deterrent fee or is it a source of income?

Mr. Ellis: It is a deterrent fee.

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, once again I am going to ask you a few questions about Toronto International Airport, if I may. I am concerned about the airport specifically because of its continued and enormous impact on the communities in my riding in Mississauga. As I have mentioned to you before, it is a twofold impact, some good and some bad. We are very happy to have all the employment and all the prosperity that the airport and its activities bring to us, but at the same time the amount of traffic and the impact on our neighbourhoods is horrendous. I can tell the Minister that I have stood in backyards several miles to the south of the airport on warm summer evenings and have not been able to conduct conversations while the aircraft pass overhead, and gradually parties in those backyards are forced into the houses because of the noise and the fumes from the aircraft passing overhead.

Mr. Ellis: The airport was there considerably ahead of the houses.

Mr. Fisher: Yes. The member's comment about the airport being there before the houses is precisely the point that I want to raise. I am worried about the additions that are going to happen to the airport and the kinds of commitments we can get from you, sir, that when people move into these neighbourhoods they can get some idea what they should expect from that airport. I agree that there are some people who buy homes and then want to change the neighbourhoods. That is not reasonable and I think most residents in our area know that. On the other hand, if people buy homes now and the airport adds a runway which then brings the traffic over their head, that is a legitimate concern for them. I also know that because of the conversations I have had with Mr. McAree, your official at the airport, I know that you are sensitive about this and that you change the traffic patterns as often as you can so they do not go over everyone's head in a constant fashion, and I know that you have noise equipment there at the airport to gauge the impact on specific communities all around.

[Traduction]

M. Skelly: Vous avez dit que l'augmentation de \$1.65 à \$5 ne s'appliquerait qu'à quatre aéroports seulement?

Le président: C'est bien ce qu'on a dit, monsieur Skelly.

M. Skelly: Excusez-moi.

M. Pepin: Je puis continuer de lire la note, si vous voulez.

M. Skelly: Non.

M. Ellis: Ce qu'on veut, c'est empêcher les petits appareils d'utiliser ces quatre aéroports.

M. Pepin: Il est certain que n'importe quelle augmentation des droits, dans n'importe quel domaine d'activité humaine, ne peut qu'entraîner une réaction. Il faut comprendre que quel qu'un doit payer pour l'entretien des aéroports . . .

M. Skelly: S'agit-il de droits prohibitifs ou de sources de revenu?

M. Ellis: De droits prohibitifs.

Le président: Merci, Monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, encore une fois, je voudrais vous poser quelques questions au sujet de l'aéroport international de Toronto. Le sujet m'intéresse parce que l'aéroport influe de façon continue et marquée sur les localités se trouvant dans ma circonscription de Mississauga. Comme je vous l'ai déjà dit, cette influence a de bons et de mauvais côtés. Nous sommes très heureux d'avoir les emplois et la prospérité que l'aéroport nous apporte, mais nous trouvons très difficile d'accepter dans nos quartiers résidentiels la circulation et les autres inconvénients. Je puis dire au ministre que je me suis déjà trouvé dans la cour arrière de maisons situées à plusieurs milles au sud de l'aéroport, certains soirs d'été, et que je n'ai pu y tenir de conversations pendant que les appareils passaient au-dessus. Les gens qui aimeraient se réunir et s'asseoir dehors sont forcés d'aller dans les maisons à cause du bruit et de la fumée que produisent les appareils volant au-dessus.

M. Ellis: L'aéroport a été construit bien avant les maisons.

M. Fisher: Le député signale que l'aéroport a devancé les maisons, et c'est justement là où je veux en venir. Je voudrais savoir ce qu'il en est des additions projetées à l'aéroport. Je voudrais obtenir des engagements de la part du ministre, de façon à ce que les gens qui s'installent dans ces quartiers sachent d'avance à quoi s'attendre. Je sais qu'il y a des gens qui achètent des maisons et qui, après, veulent changer les conditions. Ce n'est pas une attitude raisonnable et ce n'est pas l'attitude de la plupart des résidents de ces quartiers. D'autre part, si des gens achètent des maisons et que l'aéroport ajoute une piste qui risque d'accroître la circulation dans les airs, les gens ont certainement raison d'être inquiets. Pour avoir eu des conversations avec M. McAree, votre représentant à l'aéroport, je sais que vous vous préoccupez beaucoup de la question et que vous modifiez les tracés continuellement, de façon à ce que ce ne soit pas toujours les mêmes personnes qui aient à souffrir du bruit au-dessus. Je sais que vous avez des appareils

[Text]

Nevertheless, Mr. McAree has been discussing some additions to the airport that are beginning to make some of us a little bit nervous. We simply would like to have some reassurances from you. He has gone to two neighbourhood groups in my riding and discussed the placement of additional cargo facilities, Terminal 3 and some taxiways, ground level facilities such as there. We are wondering if perhaps the Minister can give us some reassurances on this. We are wondering if this is a prelude to the addition of runway number four, runway running parallel to Dixie Road over on the west side of the airport servicing traffic coming in on a north-south pattern. Can the Minister, first of all, start with that question of runway four.

Mr. Pepin: I became involved in this matter when I went to visit the Minister of Transportation for Ontario, Mr. Snow. But if you are looking for complete information, I will turn to Mr. McLeish who is much more in command of the subject than I will ever be. So, Mr. McLeish, would you give us a fast report on runways three and four as to the present thinking on noise equipment and cargo facilities?

Mr. McLeish: Mr. Minister, Mr. Chairman, Toronto International, of course, is an extremely complex subject. We have as officials had a look at the need for an additional runway. We have looked at the need for an additional terminal building and we have, as you indicated, had a look at some of the proposals of the air carriers, the operators to expand their ground facilities. This is the inevitability of an airport of such prime importance as Toronto International. The noise monitoring equipment is the only one of its kind in Canada. There are very few major airports in the world that have a fixed noise-measuring system in place, we completed that in 1979, and we are in fact now using it to assess the noise impact on the communities surrounding the airport. It is going to be of enormous benefit to enable us to spread the inconvenience to the various communities around the airport. I think it will make us better neighbours with everybody. But I think also the fact that the newer generations of aircraft are helping us to do this, because they certainly are much quieter, leave a much quieter footprint, and that will continue to be the case as technology is reflected in the newer models, and those coming along, the Boeing 767 etc., will reflect that. Generally speaking, as a technician, I would say that it will make it much more feasible to put in an additional runway, but I am not here to argue that today, merely to indicate that that is what we believe technology is doing for us.

• 1655

With respect to the problems of the encroachment of additional communities on the airport, this is an undertaking which we attempted to achieve with the province of Ontario a number of years ago. As a matter of fact, one of the previous ministers of communications and transportation for Ontario gave an undertaking to a former minister of transport for the federal government that Ontario would in fact place con-

[Translation]

de mesure indiquant les effets du bruit sur les localités qui se trouvent près de l'aéroport.

Il n'en demeure pas moins que M. McAree a parlé d'additions à l'aéroport, lesquelles additions ne sont pas sans nous inquiéter. Nous voudrions que vous nous rassuriez. M. McAree a visité deux groupes locaux dans ma circonscription pour discuter de l'emplacement de nouvelles installations pour le transport des marchandises: le terminus n° 3, des voies de circulation et d'autres installations au sol. Nous voulons savoir si le ministre est en mesure de nous rassurer à ce sujet. Nous nous demandons si c'est le prélude à l'addition de la piste n° 4, une piste qui serait parallèle à Dixie Road, du côté ouest de l'aéroport, et qui serait réservée à la circulation venant sur l'axe nord-sud. Le ministre peut-il nous dire ce qu'il en est de la piste n° 4, pour commencer?

M. Pepin: J'ai d'abord été mêlé de près à cette question lorsque j'ai visité le ministre des Transports de l'Ontario, M. Snow. Si vous voulez avoir des détails complets, je dois demander à M. McLeish de vous les donner. Il connaît le sujet beaucoup mieux que moi. Monsieur McLeish, vous voulez bien faire le point rapidement sur les pistes 3, 4, la question des appareils de mesure du bruit et les installations pour le transport des marchandises?

M. McLeish: Monsieur le ministre, monsieur le président, le sujet de l'aéroport international de Toronto est extrêmement complexe. En tant que fonctionnaires, nous avons été appelés à voir si de nouvelles pistes étaient nécessaires. Nous avons fait de même pour les terminus. Comme vous l'avez indiqué, nous avons examiné des propositions des transporteurs aériens et des personnes qui dirigent l'aéroport, lesquels désirent étendre leurs installations au sol. C'est inévitable dans un aéroport aussi important que celui de Toronto. Le système de contrôle du bruit est unique en son genre au Canada. Il y a très peu de grands aéroports au monde qui soient équipés d'un système fixe permettant de mesurer le bruit. Le nôtre est terminé depuis 1979 et nous l'utilisons maintenant pour évaluer l'incidence du bruit sur la population voisine de l'aéroport. Cela sera extrêmement précieux, puisque nous pourrions ainsi mieux répartir les inconvénients entre les diverses collectivités entourant l'aéroport. Nous serons donc de meilleurs voisins pour tout le monde. Il faut également reconnaître que les nouvelles générations d'avions nous y aident, puisqu'ils sont certainement beaucoup plus silencieux, et on peut espérer qu'avec les progrès technologiques, les nouveaux modèles, comme les Boeing 767, etc., seront encore plus silencieux. En tant que technicien, je peux dire en gros qu'il sera ainsi beaucoup plus facile d'ajouter une piste supplémentaire. Toutefois, je ne suis pas là aujourd'hui pour discuter de ceci, mais bien pour indiquer que c'est, à notre avis, ce que nous réserve la technologie moderne.

Pour ce qui est maintenant de l'adjonction de nouvelles collectivités autour de l'aéroport, nous avons essayé d'obtenir un engagement de l'Ontario, il y a quelques années. D'ailleurs, un ancien ministre des Communications et Transports de l'Ontario s'était engagé devant un ancien ministre fédéral des Transports à ce que l'Ontario limite en fait les nouvelles constructions autour de l'aéroport international de Toronto.

[Texte]

straints on further encroachment on Toronto International Airport. And I think we all know that that has not happened. As a matter of fact, there was a ruling by the Ontario Municipal Board in 1979 that allowed more infilling to take place. This is an extremely serious problem and it makes it much more difficult for officials, for the technical people and managers at the airport to continue to be the good neighbours when such decisions are taken.

The question of Toronto International Airport for the future is not an easy one. As officials, we believe ultimately we are going to have to do something about a fourth runway. But successive ministers of transport have given assurance that there will be no fourth runway unless the appropriate safeguards can be provided before such a decision is taken. We currently have been considering further technical studies of an additional runway. We have not made this recommendation to the minister yet, but we fully intend to do so in the coming months. As expected, the technical study for the third terminal building was completed, we find that there is a need for it, and we also find that the province of Ontario feels that it is compatible with the roads and services leading up to it.

The Chairman: Your final question, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: I want to be clear in my own mind what you are saying. Is it your recommendation, as an official, sir, that there will eventually be a fourth runway, there should eventually be a fourth runway, but that previous ministers have said that they are not satisfied with the need for one and so they have not put one in there. Is it correct that it has been a ministerial decision?

Mr. Pepin: They have made a commitment for the opposite.

Mr. Fisher: Okay, fine.

Mr. Pepin: Hence the effort at finding other ways of decongesting, if that is a word, Malton in favour of other airports, at Hamilton in particular, which is in the plan, and studies are being made to that effect.

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher. Mr. Mayer.

Mr. Pepin: There is a reconciliation with the interests of General Aviation also that are very much part of this.

The Chairman: Mr. Mayer and then Mr. Harquail.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to pursue some of the things that were said in the interchange between the former minister and the present minister regarding the status of some of the rail lines in western Canada, and I would like to preface my remarks by saying I hope the minister will listen to me and take what I say very seriously because I think what he has said has some very serious implications for the way western Canada looks at its position relative to the rest of the country. It seems to me, Mr. Minister, with all due respect, that you more or less accuse the previous minister of not knowing what he was doing by putting roughly 60 per cent of the lines in question into the permanent network, and do that by saying that you did not have access to the kind of report that he had. I think in point of fact the previous minister, Mr. Mazankowski, was perfectly within his right, as a minister of the Crown, to do what he did by order in council. I have a copy of those orders in council in front of me,

[Traduction]

Nous savons tous qu'il n'en a rien été. Le Conseil municipal de l'Ontario, en 1979, a au contraire permis de nouvelles installations. C'est un problème extrêmement sérieux, qui rend le bon voisinage beaucoup plus difficile pour les fonctionnaires, les techniciens et les directeurs de l'aéroport.

L'avenir de l'aéroport international de Toronto n'est pas sans problème. Nous pensons qu'il faudra un jour ou l'autre envisager une quatrième piste. Toutefois, les ministres successifs des Transports ont toujours assuré qu'il n'en serait rien tant que les garanties voulues ne pourraient être fournies. Nous avons fait d'autres études techniques au sujet d'une piste supplémentaire. La recommandation n'a pas encore été soumise au ministre, mais elle devrait l'être dans les mois à venir. Comme prévu, l'étude technique portant sur la troisième aérogare est terminée et la conclusion est que cette aérogare est nécessaire et que l'Ontario estime qu'il y a suffisamment de routes et de services pour l'envisager.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Fisher.

M. Fisher: Je voudrais être sûr d'avoir bien compris ce que vous dites. Recommandez-vous, monsieur, que l'on construise un jour une quatrième piste, sachant toutefois que les anciens ministres ont déclaré qu'ils n'étaient pas du tout convaincus qu'on en ait besoin? Il s'agissait bien alors d'une décision ministérielle?

M. Pepin: Ils se sont engagés à ne pas la construire.

M. Fisher: Très bien, merci.

M. Pepin: C'est pourquoi l'on s'efforce de trouver d'autres moyens pour décongestionner Malton, en utilisant d'autres aéroports, comme Hamilton, en particulier. Des études sont en cours.

Le président: Merci, monsieur Fisher. Monsieur Mayer.

M. Pepin: On essaie également de concilier les intérêts de l'aviation générale.

Le président: M. Mayer, puis M. Harquail.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais revenir sur certains éléments de l'échange entre l'ancien ministre et le ministre actuel sur les voies ferrées dans l'Ouest du Canada. J'espère que le ministre m'écouterait bien et prendra ce que j'ai à dire très au sérieux, car je crois que ses propos peuvent avoir des implications très sérieuses sur la façon dont l'Ouest du Canada se considère par rapport au reste du pays. Il me semble, monsieur le ministre, en toute déférence, que vous accusez plus ou moins votre prédécesseur de n'avoir par su ce qu'il faisait en mettant environ 60 p. 100 des voies en question dans le réseau permanent; vous l'accusez en disant que vous n'avez pas vu le genre de rapport auquel il a eu accès. Je crois qu'au contraire, M. Mazankowski, votre prédécesseur, avait tout à fait le droit, en tant que ministre, de faire ce qu'il a fait par décret du conseil. J'ai ici la copie de ces décrets du conseil et je ne pense pas qu'il soit nécessaire de les justifier ni de vous montrer aucune justification. De toute façon, si vous voulez

[Text]

and I do not think he needs any kind of justification, and certainly he does not need to show you the justification for doing that. I think if there ever was a need for justification, you can look at the results of the Liberal Party in the last two elections in Western Canada, and it would give you an indication of what those in the West thought of your transportation policy.

• 1700

The second point I would like to make is that I do not see why you should be so concerned about looking at reports. We have had the Hall Commission, which was virtually ignored by your government, and as a result the PRAC was set up. I had an opportunity to appear in front of that commission. I also had an opportunity to appear in front of the Mackenzie Commission, which had to do with the beef industry. Those two reports were totally ignored by this government, so I fail to see why you should be so concerned about looking at reports in order to decide if what the previous minister did was justifiable. If you want now to go back on your own and remove by, I would assume, order in council the lines that were put into permanent network, I hope you would have the courage to stand up and do it for your own reasons, rather than trying to point the finger rather obliquely at the previous minister and say that you are going to do it because he does not want to make available to you the kind of information that he had.

I find it almost incredible that you could be so insensitive to what is going on in Western Canada in terms of grain transportation as to make that kind of statement. I hope you realize that what you have done here in the last half hour is to throw back into limbo all of the lines that have been put into the permanent network. In saying you have some difficulty with his decision and you are going to want to look at the Neil Report in order to decide whether you want to go along with the orders in council that put those lines into the permanent network, I hope you realize the furor this will cause in Western Canada, and what the thought will be in terms of how we relate to the rest of the country. If that was not your intention, then I certainly hope you would take this opportunity now, in front of the Committee, to clarify precisely what you meant when you said you had some difficulty with the decision that was made to put those lines into the permanent network.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I find it strange that you take exception to what I said on behalf of the man who was here when I said it and who could have taken exception himself. First, I did not even say what I was going to do. Secondly, I did not say that I had any difficulty with the decisions themselves, I had difficulty with the process and with what you have just said yourself. You said the recommendations of Hall were implemented by the government of the time.

Mr. Mayer: I said they were largely ignored, which is what happened.

Mr. Pepin: But that one on the rehabilitation was certainly not ignored. I just said specifically, and looking back at the

[Translation]

quelque justification, considérez les résultats obtenus par le parti libéral dans l'Ouest du Canada aux deux dernières élections et vous comprendrez ce que la population de l'Ouest pensait de votre politique des transports.

Deuxièmement, je ne vois pas pourquoi vous vous inquiétez tellement d'examiner des rapports. Votre gouvernement a pratiquement passé outre la commission Hall, mais elle a donné lieu à la création du comité de développement ferroviaire des Prairies. J'ai eu l'occasion de comparaître devant ce comité, de même que devant la commission Mackenzie qui étudiait l'industrie bovine. Comme le gouvernement a totalement négligé ces rapports, je ne vois vraiment pas pourquoi vous tenez tellement à consulter des rapports pour décider si ce qu'a fait l'ancien ministre était justifié. Si vous voulez maintenant aller de votre côté, probablement par décret du conseil aussi, retirer les voies ajoutées au réseau permanent, j'espère que vous aurez le courage de le faire en expliquant vos propres raisons plutôt qu'en essayant de montrer assez maladroitement du doigt l'ancien ministre en déclarant que si vous le faites, c'est parce qu'il ne veut pas montrer le genre d'information qu'il avait à sa disposition.

Je trouve presque incroyable que vous soyez aussi insensible à ce qui se passe dans l'Ouest du Canada pour le transport des grains. J'espère que vous comprenez que ce que vous venez de faire au cours de cette dernière demi-heure revient à jeter l'incertitude sur toutes les voies qui ont été réintégrées au réseau permanent. En disant que cette décision de l'ancien ministre vous pose des problèmes et que vous voulez consulter le rapport Neil pour savoir si vous maintiendrez les décrets du conseil en question, j'espère que vous comprenez le genre de fureur que vous allez déclencher dans l'Ouest du Canada et ce qu'on pensera de la façon dont nous traitons le reste du pays. Si ce n'était pas là votre intention, j'espère que vous saisissez maintenant l'occasion, devant le Comité, de préciser ce que vous vouliez dire exactement en déclarant que la décision de réintégrer ces voies au réseau permanent ne vous agréait pas entièrement.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je trouve bizarre que vous veniez me reprocher ce que je disais au sujet de quelqu'un qui se trouvait ici lorsque je l'ai dit et qui aurait fort bien pu me le reprocher lui-même. Tout d'abord, je n'ai même pas dit ce que j'allais faire. Deuxièmement, je n'ai pas dit que les décisions elles-mêmes m'ennuyaient, mais que la méthode ne me plaisait pas. Vous avez déclaré que les recommandations du juge Hall avaient été mises en application par le gouvernement d'alors.

M. Mayer: J'ai dit au contraire qu'elles avaient été dans une très large mesure entièrement ignorées.

M. Pepin: En tout cas pas celles qui portaient sur le développement. J'ai bien dit, et je crois avoir été très précis à ce sujet, que ce qui me gênait...

[Texte]

record I think I was quite precise on the subject, that I had trouble . . .

Mr. Mayer: Excuse me, Mr. Chairman. On a point of information, I would like to clarify what happened as far as rail line abandonment and the Hall Commission. The Hall Commission specifically recommended that a Prairie rail authority be established to deal with abandonment of branch lines. The government rejected that recommendation and set up the Prairie Rail Action Committee, which then came down with recommendations. So what I am talking about in terms of Hall relating specifically to the abandonment of branch lines was totally ignored by the government, and the point I was trying to make is that I do not know why you should be so concerned about reports when you have ignored them in the past.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I find the reasoning strange, but nevertheless.

Anyway, what I was trying to say was that in this particular instance, in the instance of prohibition order 16, 17 and 18, a decision had been made, and I did not have access to the reasoning behind the decisions that had been made. That is quite simple. And I said that because of that I had a problem, and the minister, my predecessor, seemed to understand quite well the problem I had with that and volunteered to sell me the Neil Report. So he obviously must have had a feeling for the difficulty that I have.

• 1705

Mr. Mayer: Mr. Chairman, if I may, that may well be what your intention and feeling is, but it seems to me what you have done now is call into question whether in fact your government is going to honour those orders-in-council, 16, 17 and 18 made on January 4, as to whether those lines are going to be kept in the permanent network. What I would hope you would do here today is to say that the government has every intention of keeping the lines put into the permanent network there, and to allay . . .

Mr. Pepin: I do not know how you ran your party, but in mine we bring these things to Cabinet decision, and then we make the announcement.

If I were to make the announcement you suggest I make today, I would be bypassing the normal decision making process.

Mr. Mayer: What am I saying is that those lines are now in the permanent network by order-in-council. I have copies of the order-in-council here. Are you deciding that you are going to go back and take a look at them? Is that your intention?

Mr. Pepin: I want to find out how this was justified and how to proceed with them in the future. I have expressed this afternoon two of my main difficulties. One is with the process: the fact that I have no official justification for the choices made; that obviously must be a problem. Second, I expressed a general concern about the increase in the percentage of lines to be rehabilitated, which is another quite normal preoccupation

[Traduction]

M. Mayer: Excusez-moi, monsieur le président. J'aimerais préciser ce qui s'est passé quant à l'abandon des voies ferrées et à la commission Hall. Cette dernière a en effet recommandé précisément que l'on crée une administration des chemins de fer des Prairies pour décider de l'abandon des voies de service. Le gouvernement a rejeté cette recommandation pour créer à la place le comité de développement ferroviaire des Prairies qui, lui aussi, a fait certaines recommandations. Donc, quand je dis qu'à propos des recommandations de Hall portant sur l'abandon des voies de service, le gouvernement n'a absolument rien fait, je dis que je ne vois pas pourquoi vous voulez tellement vous occuper de rapports, alors que jusqu'ici vous n'en avez fait aucun cas.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Ce raisonnement me semble un peu étrange, mais tant pis.

J'essayais de dire que dans le cas particulier, dans le cas des décrets d'interdiction 16, 17 et 18, on avait pris une décision et que je ne savais pas ce qui avait présidé à cette décision. C'est très simple. J'ai dit que, de ce fait, la chose me semblait difficile, et le ministre, mon prédécesseur, a semblé très bien comprendre le problème et a proposé de me vendre le rapport Neil. Il comprend donc de toute évidence le problème qui se pose à moi.

M. Mayer: Monsieur le président, c'est peut-être là votre intention et votre sentiment, mais il me semble que vous avez plutôt remis en question la validité de ces décrets du Conseil, 16, 17 et 18 émis le 4 janvier et que l'on ne sait plus si ces voies seront maintenues dans le réseau permanent. J'espère donc que vous pourrez aujourd'hui nous dire qu'au contraire le gouvernement a bien l'intention de les y laisser.

M. Pepin: Je ne sais pas comment vous dirigiez votre parti, mais dans le mien ce genre de chose est soumis aux décisions du cabinet avant que quoi que ce soit ne soit annoncé.

Si j'allais annoncer quelque chose comme vous le suggérez, je me soustrairais au processus d'élaboration des décisions.

M. Mayer: Je dis simplement que ces voies font maintenant partie du réseau permanent, en vertu d'un décret du Conseil. J'ai ici copie du décret en question. Nous dites-vous que vous allez maintenant réétudier toute cette question? Est-ce votre intention?

M. Pepin: Je voudrais savoir ce qui a justifié une telle décision et quoi faire pour l'avenir. J'ai indiqué cet après-midi deux des principales difficultés que j'avais rencontrées. L'une touche le processus d'élaboration des décisions: le fait que je ne dispose d'aucune justification officielle m'expliquant ces choix; c'est évidemment un problème. Deuxièmement, je m'inquiète en effet en général de l'accroissement du pourcentage de voies

[Text]

because there are limited funds, \$75 million a year for ten years, and if you add \$130 million to that, you know that you will have to honour that promise sooner or later. I am just trying to be responsible.

Mr. Mayer: So, what you are saying then, if I am correctly interpreting you, is that you are not prepared to go along with the orders-in-council that put the lines into the permanent network. You want to take another look at them yourself to decide whether you, in fact, agree with the decision made by the previous minister? Am I correct in interpreting that as what you are saying?

Mr. Pepin: I think you are right.

Mr. Mayer: So, you have called into question the whole decision made by the previous minister . . .

Mr. Pepin: What you are saying is that once an order-in-council is made on anything, you can not change that order.

Mr. Mayer: No. You are the government; I realize you are perfectly within your right to do that; that is why you are in your position responsible for the Department of Transport. I simply want to clarify that that is your intention.

Now, as I say, that is going to come as a very big shock to a lot of people in western Canada, and I am saying it has some definite implications in terms of the way western Canada looks at itself as it relates to the rest of the country. I have talked to you privately about my concern over what went on with Prince Rupert: the fact that an innocent statement on your behalf, as you viewed it, was blown out of context and called into question your whole attitude towards western Canada; consequently, we lost some goodwill out there. There is precious little of it as there is, towards the central part of the government, as indicated by the last two federal elections, and your party is showing in that part of the country. I am simply trying to point out to you the implications of what you say, and . . .

Mr. Pepin: If you make a relationship between this and Prince Rupert, I would hope that those who criticize me before the event on the basis of what they thought they heard somebody say—because I never said what I was reported to have said—must be a bit uneasy now about anticipating the anticipated judgment they pass on my action on Prince Rupert. A few days ago my predecessor said in the House of Commons that he found nothing wrong in what I had said; that it was quite in agreement with his own views on the subject. So, I would think that people on the west coast would think about this one again.

Mr. Mayer: One brief question related to the same thing. I assume we are going to go ahead and spend roughly \$75 to \$80 million a year we have been spending on the upgrading process. There was some concern expressed to me—I have been in that kind of business myself in moving dirt and building roads, et cetera—whereby the money that the federal government uses to upgrade those facilities should be available to the private sector in terms of the contracting and the bidding process. I would like to ask you if you would be prepared, on a trial basis or some kind of a basis, to see that a

[Translation]

à rétablir, ce qui est tout à fait normal, car les fonds sont limités, 75 millions de dollars par an pendant 10 ans, et si vous y ajoutez 130 millions de dollars, vous savez qu'il faudra un jour ou l'autre honorer cette promesse. J'essaie simplement d'envisager les choses sérieusement.

M. Mayer: Donc, si je comprends bien ce que vous voulez dire, vous n'êtes pas prêt à exécuter les décrets du Conseil qui ont intégré ces voies au réseau permanent. Vous voulez réexaminer la question vous-même afin de décider si vous êtes d'accord avec l'ancien ministre? C'est bien cela.

M. Pepin: Je crois que c'est cela.

M. Mayer: Vous remettez donc en question la décision de votre prédécesseur . . .

M. Pepin: A vous entendre, dès qu'il y a un décret du Conseil, on ne peut plus rien changer.

M. Mayer: Non. Vous formez le gouvernement; je comprends que vous ayez tout à fait le droit de le faire, et c'est pourquoi vous êtes responsable du ministère des Transports. Je veux simplement savoir exactement quelle est votre intention.

Maintenant, je répète que cela causera un choc énorme à beaucoup de gens de l'Ouest et que cela aura certainement une incidence très forte sur la façon dont l'Ouest du Canada se considère par rapport au reste du pays. Je vous ai parlé en privé de mon inquiétude quant à fait le Prince Rupert: du fait qu'une déclaration innocente, selon vous, semblait avoir été montée en épingle et que cela avait jeté de sérieux doutes sur votre attitude générale vis-à-vis de l'Ouest du Canada. Cela nous a fait perdre pas mal de bonne volonté là-bas. On n'est déjà pas tellement prêt à manifester de l'intérêt pour le gouvernement fédéral, comme l'ont prouvé les deux dernières élections et les résultats obtenus par votre parti dans cette région du pays. Je veux simplement vous faire remarquer quelles implications peuvent avoir vos propos et . . .

M. Pepin: Si vous voulez faire un parallèle entre ceci et Prince Rupert, j'espère que ceux qui m'ont critiqué sur des oui-dire—car je n'ai jamais déclaré ce qui a été rapporté—sont un peu mal à l'aise et hésitent à porter un jugement sur ce que j'ai fait à Prince Rupert. Il y a quelques jours seulement mon prédécesseur déclarait à la Chambre des communes qu'il approuvait tout à fait ce que j'avais dit, qu'il était de mon avis sur le sujet. Alors je pense que la population de la côte Ouest pourrait y réfléchir.

M. Mayer: Juste une toute petite question à ce même sujet. Je pense que vous allez continuer à dépenser environ 75 à 80 millions de dollars par an pour améliorer les installations. Certains sont venus me demander—je me suis personnellement occupé de construction de routes, de transport de matériaux, etc.—bref, certains sont venus me demander si les sommes dépensées par le gouvernement fédéral pour améliorer les installations ne devraient pas être offertes au secteur privé par appel d'offres. Seriez-vous disposé, à titre d'expérience, à lancer des appels d'offres pour les travaux d'amélioration

[Texte]

certain amount of the money made available to the railways for the upgrading process is made available in terms of the tendering procedure, in order to see that the Government of Canada gets the best value for its dollars that it can. What happens now is that the money is simply given to the railways, who go ahead and use it as they see fit. It seems to me one of the ways you could check to see if the railways are doing the kind of job we would hope they are doing as far as getting value for our tax dollar would be to compare it against some of the private contractors. I have talked to enough of them to know that there are people who are willing and capable of bidding on a certain percentage of that money which is made available each year.

• 1710

Mr. Pepin: The discussion on that subject is a complex one. The other day I received representation from the railway employees begging me, asking me, particularly in view of the layoffs that have been announced, to make sure that the work on the rehabilitation of the lines would be left to the employees of the railways. So you see it is difficult to decide.

Mr. Mayer: I would be happy to send you correspondence from private contractors in my constituency who are saying the same thing, that times are a little bit slack and they would like to have an opportunity to bid, so it works both ways.

Mr. Pepin: Yes, it does and that is the difficulty in making judgments. My way of reconciling this thing, from the information I get, is that there are some type of works that the railways cannot do as well as the private sector can and consequently there is sort of a division of labour as to who does what on those rehabilitated lines. Maybe Mr. Giroux has more to add on that subject.

Mr. Giroux: Yes, Mr. Minister. Mr. Chairman, Virtually all of the bank-widening work is done by private contractors. This requires the bulldozing and the bank widening. There is also some work being contracted to private contractors, particularly by CP in Alberta, because of the labour situation with respect to railways and the equipment.

Mr. Mayer: I realize that.

Mr. Giroux: I just wanted to add a final point, that the problem then becomes one of trying to strike a balance between those two things and there is a lot of equipment that has been at the front end of this program, a lot of equipment that has been purchased and is being used by the railways to apply to the whole branchline rehabilitation program in which they use their employees.

Mr. Mayer: Just on a point of clarification, I realize that but the point is that the private contractors still work for the railways and when your \$75 million is all given to the railways the railways are then in a position to contract it out. I would like to see some of that money made available directly to the

[Traduction]

prévus pour les chemins de fer afin de voir si cela ne serait pas plus rentable pour le gouvernement canadien. À l'heure actuelle, les sommes sont simplement versées aux chemins de fer qui les utilisent comme ils l'entendent. Il me semble qu'une façon de vérifier si les chemins de fer font bien ce que nous souhaitons serait de comparer leurs prix à ceux de quelques entrepreneurs privés. J'ai parlé à suffisamment d'entre eux pour savoir que certains sont prêts à présenter des soumissions afin qu'on leur attribue une partie de cet argent disponible chaque année.

M. Pepin: Discuter de ce sujet est très compliqué; l'autre jour, des cheminots m'ont demandé, surtout à cause des mises à pied annoncées, de m'assurer que le travail de remise en état des voies leur serait bien confié. Comme vous le voyez, il est difficile de prendre une décision.

M. Mayer: Je me ferai un plaisir de vous faire parvenir des lettres que des entrepreneurs privés de ma circonscription m'ont envoyées et qui abondent dans le même sens, indiquant qu'en ce moment il y a peu de travail, et qu'ils seraient prêts à présenter des soumissions; vous voyez que ceci s'applique dans les deux sens.

M. Pepin: Oui, d'accord et c'est pourquoi il est difficile de prendre des décisions. Ma façon de concilier ces points de vue, d'après les renseignements que j'ai reçus, c'est de tenir compte du fait que certains travaux ne peuvent pas être aussi bien accomplis par les Chemins de fer que par le secteur privé, et que l'on peut donc établir une sorte de division de travail selon le genre de travail de remise en état des voies. Peut-être que M. Giroux pourrait nous en dire plus à ce sujet.

M. Giroux: Oui, monsieur le ministre. Monsieur le président, pratiquement la plus grosse partie du travail d'élargissement des remblais est effectuée par des entrepreneurs privés. Il faut en effet, dans ce cas, utiliser des bouterolls à lames. Certains travaux sont aussi accordés par contrat à des entrepreneurs privés, particulièrement par le C.P. en Alberta, à cause de la situation des travailleurs dans ce domaine.

M. Mayer: Je comprends cela.

M. Giroux: Je voulais ajouter en dernier lieu que le problème qui se pose alors est d'établir un équilibre entre ces deux possibilités. Il n'y a pas de doute qu'à l'origine énormément de matériel a été acheté par les Chemins de fer pour que leurs employés l'utilisent pour remettre en état les embranchements ferroviaires.

M. Mayer: J'aimerais éclaircir les choses: je comprends fort bien ce point de vue, mais il n'en reste pas moins que les entrepreneurs privés travaillent malgré tout pour le compte des Chemins de fer, et que lorsqu'on fournit 75 millions de dollars aux Chemins de fer ceux-ci sont libres de le dépenser dans le

[Text]

private sector without having to go to the railways to find the work.

Mr. Pepin: Would you allow Mr. Giroux to answer?

The Chairman: Certainly.

Mr. Giroux: I have some difficulty because it is true it is on a project basis; the money is given to the railway and it involves bank widening, it involves putting in the ballast and all of the activities. We think that is the best way in order to maintain total control over the project and thth that then can be very well audited to make sure the federal government funds are properly expended. I can sense now your concern; you are saying that it should go directly to the private contractors rather than going through the railways. I think that would be a rather more difficult thing to apply in terms that you would have to break the projects in two and so on, and it could be quite a headache to administer. That would be the problem.

Mr. Mayer: Thank you.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. This is my first opportunity to congratulate you, Mr. Chairman, and I wish you well in discharging your duties in this Committee. I have already had an opportunity on a previous occasion to congratulate the Minister. I understand the heavy onus of responsibility that will rest with Ministers of Transport, previous Ministers, and indeed the present one, for it is a difficult responsibility.

Mr. Minister, I would like to bring us back from the western sectors of Canada to Atlantic Canada and in the time I have identify a couple of areas on which I would like to have some information with respect to your immediate plans with regard to aviation in terms of the matter of Eastern Provincial Airlines in the Atlantic area and their endeavours to have some considerations *au contraire* to the decision of CTC, also the status of the sale of Nordair, the subsidiary company of Air Canada.

• 1715

One other point is the question of your department's position and your position, sir, as regards to any assistance that might be rendered to us in the northern part of New Brunswick for implementing air passenger service to the four Atlantic provinces, something that has been discussed with the Council of Maritime Premiers and previous ministers of transport.

Then on the port side, I realize we have major ports in eastern Canada, in Halifax and in Saint John, I would like to hear some comment from you on the planning for the eighties with respect to ports in northern New Brunswick, specifically at Dalhousie and Belladune. As you are aware, a study was commissioned last year to be carried out by ADI and I understand they are just about ready to bring forward and make public that report. I would like to hear something about the type of rationale that will be employed by your department

[Translation]

secteur privé. J'aimerais qu'une partie de ces fonds soient fournis directement au secteur privé sans passer par les Chemins de fer.

M. Pepin: M. Giroux peut-il répondre?

Le président: Très certainement.

M. Giroux: J'ai du mal à vous comprendre, car ces travaux se font dans le cadre d'un projet. L'argent est fourni aux Chemins de fer à condition qu'ils procèdent à l'élargissement des talus, qu'ils mettent le ballast etc. Nous pensons que cette façon de procéder est la meilleure puisqu'elle permet de garder la totalité du contrôle sur la réalisation du projet et aussi de vérifier les opérations financières, de s'assurer que l'argent du Gouvernement est bien dépensé. Je comprends votre préoccupation, vous insistez pour que cet argent soit fourni directement aux entrepreneurs privés plutôt qu'aux chemins de fer. Je crois, qu'en pratique, il serait plus difficile de procéder ainsi parce qu'il faudrait alors scinder ces projets en deux ou plusieurs parties et que leur administration deviendrait un casse-tête.

M. Mayer: Merci.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. C'est la première occasion que j'ai, monsieur le président, de vous féliciter pour votre nomination, je vous souhaite beaucoup de succès dans l'accomplissement de votre tâche auprès du Comité. J'ai déjà eu auparavant l'occasion de féliciter le ministre. Je me rends compte de toute la responsabilité qui retombe sur les ministres des Transports, sur les précédents ministres, et, aussi, sur notre ministre actuel, car ce sont là des tâches difficiles à remplir.

Monsieur le ministre, je voudrais que nous quittions les secteurs de l'Ouest du Canada pour revenir dans les provinces Atlantiques où j'ai découvert certains secteurs qui demanderaient des éclaircissements. J'aimerais savoir quels sont actuellement vos plans à l'égard de l'Eastern Provincial Airlines dans la région de l'Atlantique, au sujet de son attitude d'opposition à la CCT et à sa décision, et aussi au sujet de la vente de Nordair, filiale d'Air Canada.

L'autre question, c'est de savoir comment votre ministère va nous aider dans le nord du Nouveau-Brunswick pour fournir des services aériens de voyageurs dans les quatre provinces Atlantiques. Cette question a déjà été abordée par le conseil maritime des premiers ministres ainsi que par le précédent ministre des Transports.

Puis, au sujet des ports, je sais que nous en avons d'importants dans l'Est du Canada, à Halifax et à St-Jean; mais j'aimerais savoir ce que vous avez prévu pour les années 80 pour les ports du Nord du Nouveau-Brunswick, particulièrement pour celui de Dalhousie et de Belladune. Comme vous le savez, l'an passé, on a lancé une étude confiée à l'ADI et je crois comprendre que cette Association est sur le point de faire paraître son rapport. J'aimerais savoir de quelle façon votre ministère entend promouvoir l'expansion des ports pour le

[Texte]

with respect to expansion of general cargo ports and bulk cargo in the northern part of New Brunswick, specifically as it relates to future expenditure of funds, federal funds for these types of ports.

I suppose the Chairman will agree that we should all attempt to be fair in our presenting questions. We are always caught in the same bind of having only a few minutes to talk about some very serious matter. We should, in all fairness, probably have more time but those are the constraints we are faced with. I have a couple of other questions, but I will refrain and come back at a later time.

I will just start off with regard to trying to glean information about air passenger service in Atlantic Canada and then your comments about how you see our moving ahead with respect to future expansion and development of ports, especially in northern New Brunswick.

Mr. Pepin: Very rapidly. On the regional air policy, I could comment rapidly. There are three decisions ahead of us: the first one is the decision of the CTC to allow the route between Halifax to Toronto to CP. The second decision which will come in due course is the one that pertains to a route between Calgary, Brandon and Toronto and whichever way I look at those two, I must almost take as automatically that half of Canada would be on one side and the other half would be on the other side. This is the way it is shaping now on the Halifax-Toronto line at the moment. Needless to say that most of the maritimers, most of the Atlantic provinces, people who have spoken on it, are in favour of changing the decision of the CTC in favour of EPA and whatever decision the CTC takes on the Calgary-Brandon-Toronto line, the same thing will obviously happen one way or the other.

Then the third problem with us is what to do with the Nordair Company. There again, the objective of the sale was to try to enhance the national and regional airport policy. Then I read the decision of the CTC on the Toronto-Halifax route and I see the CTC's invoking the regional airport policy to justify the decision they made on that one and doing it in very logical terms.

All this to say that personally I am not too, too sure—and I am being very, very frank—where the regional airport policy sits at this time. I am being very, very frank when I say that. I decided to have a look at it in a very systematic way so that I would be able to relate the decisions that I have to make to some basic principle and objective, and this is the situation I am in now. The Toronto-Halifax route is coming very rapidly. If my memory serves me well, all the information from the interveners will be here by June 16, somewhere around there. So, in the following days, we will have to assess that and make decisions accordingly. I just want to say that it is difficult at this time to be very specific as to where that policy stands. I heard from the Atlantic representation in the House of Commons that Toronto was really part of the Atlantic. And I heard

[Traduction]

trafic de marchandises en général et de marchandises en vrac dans le Nord du Nouveau-Brunswick. J'aimerais savoir comment ces fonds du gouvernement fédéral seront dépensés à l'avenir pour ces ports en question.

Je suppose que le président convient avec nous que nous devons nous montrer équitables lorsque nous présentons nos questions. Mais nous nous trouvons toujours pris de court lorsqu'il s'agit de discuter de questions très sérieuses. Peut-être qu'on devrait nous fournir plus de temps, mais nous devons nous plier aux limites de temps. J'ai encore quelques questions à poser, mais je le ferai plus tard.

Je vais donc essayer d'obtenir quelques renseignements sur les services aériens de voyageurs dans les provinces Atlantiques; puis, j'aimerais que vous nous disiez comment vous entrevoyez l'expansion des ports, particulièrement dans le nord du Nouveau-Brunswick.

M. Pepin: Je répondrai très rapidement qu'au point de vue de la politique régionale de transport aérien, nous attendons trois décisions: tout d'abord la CCT doit décider si le CP obtiendra la ligne aérienne entre Halifax et Toronto, la deuxième décision qui viendra en temps et lieu concerne l'établissement d'une ligne aérienne entre Calgary, Brandon et Toronto. Quelle que soit la façon dont ces deux décisions seront rendues, je dois dire que je prends presque automatiquement pour acquis que la moitié du Canada se trouvera d'un côté et que l'autre se trouvera dans le camp opposé. Voilà ce qui semble se dessiner pour l'instant du côté de la ligne Halifax-Toronto. Inutile d'indiquer que pour la plupart des habitants des provinces maritimes, et des provinces Atlantiques, pour les gens qui ont discuté de cette question, la CCT devrait opter pour (l'Eastern Provincial Airways). Quelle que soit la décision que la CCT prendra au sujet de la ligne Calgary-Brandon-Toronto, de toute évidence, la même situation se produira.

Puis, le troisième problème auquel nous sommes confrontés est celui de la société Nordair. Dans ce cas, à nouveau, la vente de cette Société devait renforcer la politique des aéroports nationaux et régionaux. Puis, en lisant la décision prise par la CCT au sujet de la ligne Toronto-Halifax, je m'aperçois que cette instance invoque la politique des aéroports régionaux pour justifier sa décision et qu'elle le fait d'ailleurs de façon très logique.

Tout ceci pour vous dire très franchement que je ne suis pas absolument certain de savoir où on en est pour l'instant au point de vue politique des aéroports régionaux. Je me montre extrêmement franc en vous déclarant ceci, j'ai décidé d'examiner la question de façon très systématique afin de pouvoir fonder mes décisions sur des principes fondamentaux et objectifs. Voilà quelle est ma position pour l'instant. L'affaire de la ligne aérienne Toronto-Halifax est déjà très avancée. Si ma mémoire est fidèle, nous aurons reçu le 7 juin ou autour de cette date tous les renseignements en provenance des intervenants. Donc, les jours suivants, nous prendrons connaissance de ces renseignements et déciderons en conséquence. Je voulais simplement indiquer que pour l'instant, il était difficile de dire où se situait actuellement cette politique. J'ai entendu dire par

[Text]

it presumably from a representative of the Pacific region that Toronto was really part of Western Canada. I am just trying to decide where Toronto is located.

• 1720

The Chairman: Do you want to comment on . . .

Mr. Pepin: No. Would Mr. Giroux be able to comment? I am sorry; I am sorry. Mr. Leask.

Mr. Leask: With respect to the northern and New Brunswick ports, the project that is now under consideration is the dredging of the Miramichi.

The Chairman: That is close to the Chairman's heart.

Mr. Leask: It is a question, of course, of not having too many ports for the goods that are traversing that particular area. The plans are for the upkeep of the wharfs in the various ports. The major plan, as I just mentioned, is the dredging of the Miramichi.

Mr. Pepin: That was the other question.

The Chairman: This will be your final question, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Through you, Mr. Chairman, through the minister to the other gentleman, my question is specifically related to the over-all rationale of expenditure of federal dollars for ports in that part of Canada. I would like to learn from this gentleman exactly how the department balances and how they come to grips with the proposition that will be brought forward by the study of the other two ports, that is the Dalhousie port, which is a general cargo port, and the Belledune port in light of the ongoing studies being carried out by ADI as relates to any other concentrated plans of expenditures of other ports that would be within the same general area, not specifically relating to the dredging of any channel but more specifically as to how you see your planning for the future in recommendations for expenditure of federal dollars in light of the planning that is being brought by the consultants that are now studying the port of Dalhousie and the port of Belledune.

The Chairman: Mr. Leask.

Mr. Leask: The ports and harbours people are approaching various plans, not only within that region but in other regions, and these plans have not been formulated so far as to be able to respond meaningfully to that question.

Mr. Harquail: Could I undertake, Mr. Minister, that I will receive at some appropriate time the response that I am looking for as to how we are going to balance this out in terms of a rationale that we will all be able to work with in the coming months and years in that part?

Mr. Pepin: We will do our best.

Mr. Harquail: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. I want to thank members of the committee. That completes our round of questioning.

Mr. Pepin: Mr. Chairman, if I may.

The Chairman: Oh, I am sorry, the Minister would like to . . .

[Translation]

les députés des provinces de l'Atlantique que Toronto faisait en fait partie de la zone Atlantique et il me semble avoir entendu dire par un représentant de la zone Pacifique que Toronto faisait partie de l'Ouest du Canada. Aussi, il me faut décider où Toronto se trouve.

Le président: Voulez-vous faire des remarques sur . . .

M. Pepin: Non. M. Giroux peut-il faire des remarques? Je m'excuse. Monsieur Leask.

M. Leask: En rapport avec ces ports du Nord et du Nouveau-Brunswick, on examine actuellement la possibilité de faire le dragage de la rivière Miramichi.

Le président: C'est une question que le président a à cœur.

M. Leask: Nous n'avons pas trop de ports pour percevoir les marchandises qui passent par cette région. Les plans prévoient l'entretien des quais dans les différents ports. Le cas principal que je viens de mentionner, se rapporte au dragage de la rivière Miramichi.

M. Pepin: C'est l'autre question.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, j'aimerais, avec la permission de monsieur le ministre, demander à son collaborateur sur quoi on s'est basé d'une façon générale pour établir le budget fédéral des ports dans cette région du Canada. J'aimerais savoir exactement comment le ministère répartit les fonds et ce qu'il fera de la proposition présentée à la suite de l'étude sur les deux autres ports, c'est-à-dire celui de Dalhousie, qui est un port pour marchandises en vrac et celui de Belledune. J'aimerais donc savoir quels principes guident le ministère dans l'attribution de ces fonds pour ces ports, compte tenu des études de l'ADI, compte tenu aussi des plans de dépenses établis pour les autres ports de cette région, pas nécessairement en rapport avec le dragage, mais plutôt en ce qui concerne la planification des dépenses fédérales à venir, compte tenu de l'avis des consultants chargés d'étudier actuellement la situation du port de Dalhousie et celle de Belledune.

Le président: Monsieur Leask.

M. Leask: Les responsables de ces ports ont examiné divers plans, pas seulement pour cette région mais aussi pour d'autres régions. Mais l'état de leur recherche ne permet pas de répondre à fond à cette question.

M. Harquail: Je dois donc prendre pour acquis, monsieur le ministre, que je recevrai en temps et lieu une réponse m'indiquant comment on va répartir les dépenses, une réponse qui nous permettra à tous de résoudre ces problèmes dans les mois et les années à venir dans ces régions?

M. Pepin: Nous ferons de notre mieux.

M. Harquail: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Harquail. J'aimerais remercier les membres du comité. Nous en avons terminé avec notre série de questions.

M. Pepin: Monsieur le président, si vous permettez . . .

Le président: Je m'excuse, le ministre aimerait . . .

[Texte]

Mr. Pepin: For the record, Mr. Roy placed a number of questions on the buoys in Les Rapides du Cheval Blanc and Mr. Bockstael has an answer to that.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: If I may, Mr. Chairman. The representations were made after the accidents that occurred on Sunday. The allegations made were that the contractor who was given the contract this year to place the buoys, shore markers and so on, was the low bidder. They have evidence that the buoys had been placed the channel in an area that was not deep enough, while a few metres over the channel was 6 feet deep.

• 1725

So their charge is even though the contractor may very well have the low tender but he does not seem to have the competence to place the buoys in the right position; and therefore something should be done to rectify this situation. That was essentially what Mr. Roy was saying or echoing from the delegation that appeared in my office.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

M. Pepin: Afin de les faire consigner au procès-verbal, M. Roy a présenté un certain nombre de questions se rapportant aux bouées dans les rapides du Cheval blanc, et M. Bockstael a apporté la réponse.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Si vous le permettez, monsieur le président, des représentations ont été faites après les accidents de dimanche. On a prétendu que l'entrepreneur à qui on a accordé le contrat cette année pour placer les bouées, les balises indiquant la côte, etc. étant le soumissionneur qui avait présenté les prix les moins élevés. Voilà la preuve que les bouées ont été placées à un endroit du chenal insuffisamment profond, alors qu'à quelques mètres de là la profondeur était de six pieds.

Donc, ce qui les préoccupe, c'est que même si l'entrepreneur a bien pu présenter l'offre la plus basse, il ne semble pas avoir la compétence voulue pour installer les bouées aux bons endroits; conséquemment, il faut faire quelque chose pour rectifier cette situation. Voilà essentiellement ce que disait monsieur Roy, en rapportant les propos de la délégation qui est venue à mon bureau.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOIN(S)

From the Department of Transport:

Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration;
Mr. Walter M. McLeish, Administrator, Canadian Air
Transportation Administration;
Mr. George G. Leask, Acting Deputy Administrator,
Canadian Marine Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration cana-
dienne du transport de surface;
M. Walter M. McLeish, administrateur, Administration
canadienne des transports aériens;
M. George G. Leask, administrateur adjoint (intérimaire),
Administration canadienne des transports maritimes.

3.
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Tuesday, June 17, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le mardi 17 juin 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1980-81,
Vote 1 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1980-1981,
Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

INCLUDING:

The Second Report to the House

Y COMPRIS:

Le deuxième rapport à la Chambre

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin,
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: André Maltais

Messrs.

Benjamin	Fulton
Bockstael	Harquail
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Mackasey
Ellis	Malone
Forrestall	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: André Maltais

Messieurs

Mayer	Penner
McDermid	Portelance
McGrath	Roy
McKenzie	Turner—(20)
McRae	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, June 6, 1980:

Mr. Forrestall replaced Mr. Crosbie (*St. John's West*).

On Friday, June 13, 1980:

Mr. Benjamin replaced Mr. Fulton.

On Tuesday, June 17, 1980:

Mr. Malone replaced Mr. Towers;
Mr. Dantzer replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);
Mr. Gass replaced Mr. Wright;
Mr. Penner replaced Mr. Stollery;
Mr. McGrath replaced Mr. Mazankowski;
Mr. McDermid replaced Mr. Dantzer;
Mr. Fulton replaced Mr. Skelly;
Mr. Roy replaced Mr. Gourd;
Mr. McKenzie replaced Mr. Gass.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 6 juin 1980:

M. Forrestall remplace M. Crosbie (*Saint-Jean-Ouest*).

Le vendredi 13 juin 1980:

M. Benjamin remplace M. Fulton.

Le mardi 17 juin 1980:

M. Malone remplace M. Towers;
M. Dantzer remplace M. Reid (*St. Catharines*);
M. Gass remplace M. Wright;
M. Penner remplace M. Stollery;
M. McGrath remplace M. Mazankowski;
M. McDermid remplace M. Dantzer;
M. Fulton remplace M. Skelly;
M. Roy remplace M. Gourd;
M. McKenzie remplace M. Gass.

REPORT TO THE HOUSE

Friday, June 6, 1980

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SECOND REPORT

In relation to its Order of Reference of Wednesday, April 30, 1980, your Committee recommends that it be empowered to travel for a period of up to ten (10) days to Transport Canada Establishments in Eastern and Western Canada while considering Vote 1 under Transport in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981, such travel period to commence after Labour Day and conclude no later than the recall of Parliament during the First Session of the 32nd Parliament and that the necessary staff do accompany the Committee.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 2 and 3*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

Maurice A. Dionne

Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 6 juin 1980

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 30 avril 1980, votre Comité demande l'autorisation de se déplacer, avec le personnel nécessaire, pour une période ne dépassant pas dix (10) jours dans l'est et dans l'ouest du Canada, pour visiter les installations de Transports Canada tout en poursuivant l'examen du crédit 1 du ministère des Transports figurant au Budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, ces déplacements commenceraient après la Fête du travail et prendraient fin avant la nouvelle convocation des Chambres au cours de la première session de la 32^e législature.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 2 et 3*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 17, 1980

(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 11:06 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Forrestall, Gass, Harquail, Mackasey, Malone, Mayer, McDermid, McGrath, Penner, Portelance and Turner.

Other Member present: Mr. Fisher.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Roger Marsham, Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, April 30, 1980 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, June 3, 1980, Issue No. 3*).

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

By unanimous consent, the Chairman made an oral presentation of the THIRD REPORT of the Sub-Committee on Agenda and Procedure, which was agreed to.

Questioning was resumed.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING

(6)

The Standing Committee on Transport met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Forrestall, Fulton, Harquail, Malone, Maltais, Mayer, McDermid, McGrath, Portelance and Turner.

Other Member present: Mr. Skelly.

Witnesses: From the Department of Transport: M. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; M. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Roger Marsham, Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, April 30, 1980, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, June 3, 1980, Issue No. 3*).

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 17 JUIN 1980

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 11 h 06, sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Forrestall, Gass, Harquail, Mackasey, Malone, Mayer, McDermid, McGrath, Penner, Portelance et Turner.

Autre député présent: M. Fisher.

Comparaît: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Gordon Sinclair, Administrateur, Administration canadienne des transports maritimes et M. Roger Marsham, Administrateur adjoint, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 30 avril 1980, portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981. (*Voir procès-verbal du mardi 3 juin 1980, Fascicule n° 3*).

Le Comité reprend l'étude du crédit 1—Programme de l'Administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Du consentement unanime, le président fait une présentation verbale du TROISIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure qui est adoptée.

L'interrogation se poursuit.

A 12 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR

(6)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 15, sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Forrestall, Fulton, Harquail, Malone, Maltais, Mayer, McDermid, McGrath, Portelance et Turner.

Autre député présent: M. Skelly.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Walter McLeish, Administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. Gordon Sinclair, Administrateur, Administration canadienne des transports maritimes et M. Roger Marsham, Administrateur adjoint, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 30 avril 1980, portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981. (*Voir procès-verbal du mardi 3 juin 1980, Fascicule n° 3*).

Le Comité reprend l'étude du crédit 1—Programme de l'Administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

The Minister and the witnesses answered questions.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

At 10:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:15
o'clock p.m. Thursday, June 19, 1980

A 22 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 19
juin 1980, à 15 h 15.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 17, 1980

• 1107

[Text]

The Chairman: Order, please. Gentlemen of the committee, we shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for fiscal year ending March 31, 1981, and in so doing we will resume consideration of Vote 1, Departmental Administration under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program
Budgetary

Vote 1—Departmental Administration—Operation
expenditures—\$59,298,800

The Chairman: I would like again this morning to welcome the Minister of Transport, the Honourable Jean-Luc Pepin, along with his officials whom I shall ask him to introduce. Mr. Pepin, please.

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Walter McLeish, Administration, Canadian Air Transport Administration; Mr. Gordon Sinclair, Administration, Canadian Marine Transportation Administration; and Mr. Roger Marsham, Deputy Administration, Canadian Surface Transportation Administration.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. I think we are now ready to start the questioning. I shall be interrupting the questioning a bit later on to make a report or two to the committee when we have a full quorum. We will start our questioning this morning with Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I wanted this morning to get from the minister an indication of his priorities with respect to legislation which in some instances has been in front of us for several years. Could he give us a brief rundown? We have the Maritime Code started, we have the coastal shipping portion of the Maritime Code at some stage and I think we are seized now with the hazardous products bill; we have the ports policy and we have a number of others. I wonder if the minister could indicate to the committee how he sees his legislative calendar. What items does he attach priority to, and can he give us some general indication of when we might expect to see some of these pieces of legislation?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I will start and my DM will continue, but Mr. Forrestall's sentence is indicative of a certain mood. There has been a great number of bills mentioned in the past for this department and for one reason or the other they have been left in limbo, because of the two elections we had. It was very short distance from one to the other. My assessment was that the time of the House will be rather limited and it seemed to me that we had to be practical so this is what we did. The first bill we introduced in the House, on the transportation of danger-

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 17 juin 1980

[Translation]

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Messieurs du Comité, nous reprenons l'étude, conformément à notre ordre de renvoi, du Budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981 et, plus précisément, l'étude du crédit 1, administration centrale, ministère des Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale
Budgétaire

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fon-
ctionnement—\$59,298,800

Le président: J'aimerais encore une fois ce matin souhaiter la bienvenue au ministre des Transports, l'honorable Jean-Luc Pepin, ainsi qu'aux fonctionnaires qui l'accompagnent et que je vais lui demander de nous présenter. Monsieur Pepin, s'il vous plaît.

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Walter McLeish, administrateur, administration canadienne des transports aériens; M. Gordon Sinclair, administrateur, administration canadienne des transports maritimes; et M. Roger Marsham, administrateur adjoint, administration canadienne des transports de surface.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Je crois que nous sommes maintenant prêts à passer aux questions. Je devrai vous interrompre un peu plus tard pour vous présenter un rapport ou deux, lorsque nous aurons atteint le quorum. Nous allons commencer les questions ce matin avec M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'aimerais ce matin que le ministre m'indique quelles sont ses priorités parmi les projets de loi dont nous sommes saisis, certains depuis plusieurs années. Pourrait-il nous en donner rapidement la liste? Il y a le code maritime, les parties sur la navigation côtière du code maritime sont à l'étude et je crois qu'actuellement nous sommes saisis du bill sur le transport des marchandises dangereuses; il y a également la politique sur les ports et nombre d'autres. Je me demande si le ministre pourrait nous dire comment il conçoit son calendrier législatif. A quoi accorde-t-il la priorité et peut-il nous dire quand nous pouvons espérer voir certains de ces projets de loi?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je vais commencer et le sous-ministre continuera. La question de M. Forrestall révèle l'existence d'un certain climat. Par le passé, il a été question d'un grand nombre de projets de loi émanant de ce ministère, mais pour une raison ou une autre, on les a laissés en plan, à cause sans doute des deux élections que nous avons eues. Il s'est écoulé très peu de temps entre les deux. À mon avis, le temps de la Chambre sera assez limité et il fallait être pratique, ce que nous avons fait. Le premier projet de loi que nous avons présenté à la Chambre sur

[Texte]

ous goods, we thought that this was the most urgent of the whole list and consequently this is why we put it in front of our preoccupations on the legislative side. It is before this committee now and as you know, Mr. Chairman, I very much hope that it will come out of the committee before the summer recess.

The other one which is very important in my mind is the port one. Here a number of bills have been introduced in the past leading to substantial changes, substantial reorganization of the administration of Canadian ports, some of them. The very fact that the bill has been around for so long has, the way I see it anyway—and I may be wrong, obviously—contributed to reduce the interest that existed in the community towards this reorganization. In other words, more and more people see changes in terms of amending existing present laws more than in terms of reorganizing the whole thing. So, in a nutshell, that is what I found.

• 1110

I should ask—oh, he is not here—my deputy minister then, to comment further on other bills that are forthcoming. I am told these were the only two given priority.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, there were a number of items that were generally considered to fall under housekeeping matters; the Port Wardens Act Bill in Montreal, Quebec, and . . .

Mr. Pepin: The Port Wardens Act Bill has already been through the two stages. Last Saturday, or was it two Saturdays ago, the Port Warden bill went through.

Mr. Bockstael?

Mr. Bockstael: Well, sir . . .

Mr. Pepin: It has not been through.

Mr. Bockstael: I am not sure.

Mr. Pepin: Yes, well, I think it went through last Saturday. Mr. Bockstael was away at that time.

An hon. Member: On the Friday.

Mr. Forrestall: On the Friday. Did it go through all stages?

Mr. Pepin: Yes, it did.

Mr. Forrestall: It is passed. That is good. I am pleased with that.

Mr. Pepin: This was not an earth-shattering bill, as you know.

Mr. Forrestall: That is fine. It is one of the items that I had in mind and considered to be housekeeping in any event.

Mr. Pepin: There is also the Act to implement the International Convention for Safe Containers. This one is at second reading stage. Pardon? This one is in the Senate.

Mr. Forrestall: In the Senate.

Mr. Pepin: This was another little one that Mr. Forrestall may have had in mind.

[Traduction]

le transport des marchandises dangereuses nous a semblé le plus urgent et, par conséquent, nous lui avons accordé la priorité. Le Comité en est actuellement saisi et, comme vous le savez, monsieur le président, j'espère qu'il en terminera l'étude avant l'ajournement d'été.

L'autre projet de loi qui me semble très important, c'est celui sur les ports. Dans ce contexte, nombre de projets de loi ont été présentés par le passé, ce qui a entraîné des modifications importantes et une réorganisation en profondeur de l'administration des ports canadiens, du moins certains d'entre eux. Le fait que le projet de loi traîne depuis si longtemps—du moins à mon avis, mais je peux évidemment me tromper—a contribué à réduire l'intérêt des milieux intéressés pour cette réorganisation. En d'autres termes, un nombre toujours croissant de gens envisagent les changements par des modifications aux lois actuelles beaucoup plus que par leur refonte. Bref, c'est ce que j'ai constaté.

Je devrais demander . . . —ah il n'est pas ici—Je demanderai à mon sous-ministre de vous donner plus de renseignements sur les autres projets de loi à venir. On me dit que ce sont les deux seuls auxquels on a accordé priorité.

Le président: M. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, dans le cas de plusieurs projets de loi, il s'agit de questions jugées généralement de régie interne: le projet de loi visant à modifier la Loi sur la nomination d'un gardien de port, à Montréal, Québec, et . . .

M. Pepin: Ce projet de loi a déjà subi deux lectures. Samedi dernier, ou était-ce samedi en huit, nous avons adopté le projet de loi modifiant la Loi sur la nomination d'un gardien de port.

Monsieur Bockstael?

M. Bockstael: Monsieur . . .

M. Pepin: Cela n'a pas été adopté.

M. Bockstael: Je n'en suis pas certain.

M. Pepin: Oui, eh bien, je crois que le projet de loi a été adopté samedi dernier. M. Bockstael était absent à ce moment-là.

Une voix: Le vendredi.

M. Forrestall: Le vendredi. A-t-il parcouru toutes les étapes?

M. Pepin: Oui.

M. Forrestall: C'est adopté. C'est parfait. J'en suis très heureux.

M. Pepin: Il ne s'agissait pas, comme vous le savez, d'un projet de loi de première importance.

M. Forrestall: C'est parfait. C'est justement un des projets de loi que j'avais en tête et que je considérais, de toute façon, comme une question de régie interne.

M. Pepin: Il y a également la Loi de mise en œuvre de la convention internationale sur la sécurité des conteneurs. Elle se trouve à l'étape de la 2^e lecture. Pardon? C'est au Sénat.

M. Forrestall: Au Sénat.

M. Pepin: C'est peut-être une autre des petites lois que M. Forrestall avait en tête.

[Text]

Mr. Forrestall: It was. Mr. Chairman, with regard to the ports policy, I gather now from what you have said that you attach some importance to cleaning this up by way of amendment as opposed to a new bill. What about the provisions in the proposed bill that would deal with the refinancing of the ports? That is hardly a matter you can deal with by way of amendment. Do you intend to carry through with the refinancing or are you going to let that slide for a while longer?

Mr. Pepin: Before I let Mr. Sinclair comment on that, there is one general thing that I would like to suggest to the committee. I am very much in favour, and my predecessors were too, of giving local communities as much authority as possible in the administration of airports and ports. That is the general position. That was the original purport and intent of the port bill. As you know, we have a similar exercise going on on the airport side also. So, personally, I welcome very strongly the involvement of local communities in the administration of ports and airports. My orientation is very favourable to that.

I will let Mr. Sinclair report on the port situation because, following what I have said by way of introduction, he has been in consultation in recent weeks with all kinds of people on the port side. Would you allow me to ask . . .

Mr. Forrestall: Yes, certainly.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Ministry of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman.

The minister is quite correct. I have talked with a good many people in the ports community with respect to the direction that they would prefer ports legislation in this country to take. As has always been the case in discussing ports policy, we have received a great many opinions ranging from one side of the spectrum to the other. I would say that the greater preponderance of the comment favours some form of amendment of existing legislation as being the most practical alternative in view of some of the other constraints with regard to the possibility of the re-introduction and passage of Bill C-50.

• 1115

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, would the amending formula include, then, the refinancing clauses of the proposed bill? In other words, how would you intend to deal with that? At the same time, has the minister given that type of useful consideration to this type of legislation of introducing it first in the Senate so that time might be saved in getting on with the workload? But, more important than that, how do you intend to deal with the refinancing portions?

The Chairman: Mr. Minister. Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we propose dealing with the refinancing and are dealing with it at the present time in discussions with the Treasury Board. As Mr. Forrestall I am sure is aware, the refinancing provisions of the former ports

[Translation]

M. Forrestall: En effet. Monsieur le président, pour parler maintenant de la politique des ports, j'en conclus, après ce que vous avez dit, que vous préférez mettre les choses en ordre par des modifications aux lois existantes plutôt que par l'adoption d'un nouveau projet de loi. Qu'en est-il des dispositions du projet de loi qui visent le refinancement des ports? Vous ne pouvez guère régler cette question par des amendements. Avez-vous l'intention de donner suite au refinancement ou allez-vous laisser la question de côté encore quelque temps?

M. Pepin: Avant de céder la parole à M. Sinclair à ce sujet, il y a une chose que j'aimerais proposer aux membres du Comité. Je suis tout à fait en faveur, comme l'étaient d'ailleurs mes prédécesseurs, d'accorder aux municipalités toute l'autorité possible en ce qui concerne l'administration des aéroports et des ports. C'est là la position générale. C'était d'ailleurs, à l'origine, l'objectif et l'intention du projet de loi sur les ports. Comme vous le savez, quelque chose de semblable est en cours dans le cas des aéroports. Personnellement, je suis très heureux que les municipalités participent à l'administration des ports et des aéroports. Je penche fortement de ce côté.

Je vais laisser M. Sinclair vous mettre au courant de la situation des ports, car à la suite des principes que je viens d'énoncer, il a consulté ces dernières semaines toutes sortes de gens qui s'intéressent aux ports. Me permettez-vous de demander . . .

M. Forrestall: Oui, certainement.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Gordon Sinclair (administrateur, Administration canadienne des transports maritimes): Merci beaucoup, monsieur le président.

Le ministre a parfaitement raison. J'ai parlé à bon nombre de personnes dans le milieu des ports pour savoir quelle orientation ils préféraient pour la législation. Comme ce fut toujours le cas lorsqu'il s'agit de discuter de la politique sur les ports, nous avons reçu tout un éventail d'opinions allant d'un extrême à l'autre. Je dirais que, dans la grande majorité, ou penche en faveur d'un amendement aux lois existantes pour des raisons d'ordre pratique et compte tenu des autres contraintes auxquelles nous faisons face pour présenter de nouveau et faire adopter le Bill C-50.

M. Forrestall: Monsieur le président, si l'on retient la formule des amendements, va-t-on modifier les dispositions sur le refinancement dans le projet de loi? En d'autres termes, avez-vous l'intention de régler la question? Par la même occasion, le ministre a-t-il pensé sur le plan pratique à présenter d'abord ce projet de loi au Sénat afin d'accélérer tout le travail? Plus important encore, avez-vous l'intention de vous occuper des parties sur le refinancement?

Le président: Monsieur le ministre. Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous nous proposons de nous occuper du refinancement et, déjà, nous sommes en pourparlers avec le Conseil du Trésor. Comme le sait, j'en suis sûr, monsieur Forrestall, les dispositions sur le refinancement

[*Texte*]

bill were always of a somewhat contentious nature, and we felt that we could make some useful progress by having discussions at the present time with the Treasury Board to see if we could not resolve that prior to the introduction of any amending legislation.

Mr. Forrestall: One final question on the first round and, if there is time, I would like to get in some others, Mr. Chairman. It is a little closer to home, as far as I am concerned.

We have for some time now been actively pursuing what I consider to be the urgency of re-establishing the Canadian presence in our offshore fleets for the movement of our imports and exports, as the minister is aware. In connection with this, I have been urging that the government look favourably on indicating clearly to the Government of Mexico what I consider to be the Canadian desire to move part of that oil in Canadian ships. We have a very favourable response, I noted publicly, from Mr. Hopper of Petro-Can with respect to this, and I welcome that.

I want to ask the minister specifically whether he has taken any opportunity to include in the negotiations that are going on, I suppose principally between British Columbia and Japan, with respect to coal, the same principle? Have we found an opportunity to make it known to the Japanese that there is a Canadian desire to move some of that coal, at least in the spirit of the UNCTAD arrangements of which Canada is a signatory although the matter has not been ratified, whether or not any consideration has been given to this, whether there is any possibility of it? Are we pursuing it and, if we are not, why are we not? If we have not to this point in time, is it possible for us to inject this view?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: On this subject, I got myself slightly involved in the subject of the deep sea fleet, partly because I had to make a speech on this subject to the . . .

Mr. Forrestall: A speech that I was not overly happy with, I might say.

Mr. Pepin: Yes. Well, my speech was a balancing act, for an obvious reason that Mr. Forrestall is as aware of as I am. Canadians in this matter, as in many others, are slightly ambivalent. They try to get the best of all worlds.

An hon. Member: Good idea.

Mr. Pepin: It is not a bad idea, yes, if you can get it.

So, consequently, what you see is some people wishing to establish such a fleet but, on the other hand, you see a lot of other people, especially among the shippers, very, very keen to maintain their full independence of selecting ships, wherever they come from, at the best possible price.

So I observed that. I said also that I was very much in favour of looking at particular possibilities, and it is in that context, presumably, that Mr. Forrestall puts this. So, on the Mexican oil, on transportation of oil from Mexico, a number of Canadian shipowners have approached us in the department and I have done my very best to inform the Mexican—I talked to the Minister of Transport from Mexico on that subject. I

[*Traduction*]

contenues dans l'ancien projet de loi sur les ports ont toujours été plus ou moins source de conflits et nous pensons pouvoir réaliser des progrès utiles en en discutant maintenant avec le Conseil du Trésor pour voir s'il n'y a pas moyen de régler les différends avant de présenter toute loi modificatrice.

M. Forrestall: J'ai une dernière question au premier tour, et si nous en avons le temps, j'aimerais en poser d'autres, monsieur le président. J'aimerais passer à des questions qui me touchent plus directement.

Depuis quelque temps déjà, nous nous intéressons activement—pour moi c'est une urgence—à rétablir la présence canadienne dans les flottes hauturières qui s'occupent du transport de marchandises, comme le Ministre le sait. Pour cela, j'ai instamment demandé au gouvernement de bien vouloir indiquer clairement au gouvernement du Mexique notre désir—du moins à mes yeux—de transporter une partie du pétrole mexicain dans des navires canadiens. Cette idée a été accueillie très favorablement, je l'ai déjà dit publiquement, par M. Hopper de Petro-Canada et j'en suis très heureux.

J'aimerais demander au Ministre plus expressément s'il a essayé de tenir compte du même principe dans les négociations qui se tiennent, surtout entre la Colombie-Britannique et le Japon sur le charbon. A-t-il trouvé l'occasion de faire savoir aux Japonais que les Canadiens désirent transporter au moins une partie de ce charbon, selon l'esprit des dispositions de la CNUCED, convention que le Canada a signée, bien qu'elle n'ait pas été ratifiée; j'aimerais savoir si l'on y a songé, s'il est possible de le faire? Le faisons-nous, et sinon, pourquoi pas? Si nous n'avons rien fait jusqu'à date, est-il encore possible de faire valoir ce point de vue?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: A ce sujet, je me suis intéressé à la question de la flotte de pêche hauturière, en partie parce que je devais prononcer un discours sur ce sujet à . . .

M. Forrestall: Un discours qui ne m'a pas fait particulièrement plaisir, permettez-moi de vous le dire.

M. Pepin: Oui. Dans ce discours, j'ai tenté de faire de l'équilibre pour une raison évidente que connaît aussi bien que moi M. Forrestall. Les Canadiens sont, à ce sujet, comme dans bien d'autres, légèrement ambivalents. Ils essaient de tirer tous les avantages possibles.

Une voix: Excellente idée.

M. Pepin: L'idée n'est pas mauvaise, oui, si c'est possible.

Par conséquent, on constate que certains souhaitent une flotte de ce genre, alors que d'autres, surtout les affréteurs, désirent très fortement choisir les navires en pleine indépendance au meilleur prix possible quelle que soit leur origine.

C'est ce que j'ai constaté. J'ai également déclaré que j'étais tout à fait en faveur d'examiner des possibilités particulières, et c'est dans ce contexte, du moins je le présume, que M. Forrestall pose sa question. Pour ce qui est du pétrole mexicain, du transport du pétrole du Mexique, nombre d'armateurs canadiens ont approché le Ministère, et j'ai fait de mon mieux pour en informer les mexicains . . . j'ai parlé au ministre

[Text]

have talked to Mr. Hopper on the subject too, and the department is doing its best now to alert everybody who needs to be alerted to this possibility. I am very personally interested in it and I will push it as hard as I can, because this is the sort of thing we should do in terms of beginning to develop a merchant fleet.

• 1120

On the B.C. side, I have also expressed interest to some people in the B.C. government. We will continue to pursue that possibility, because I agree with you that it is one that should be thoroughly explored.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Before I proceed to the next questioner may I take a few minutes to give an oral report to members of the committee on the third meeting of the Subcommittee on Agenda and Procedure.

We met on Tuesday, June 10, to plan future business. The following recommendations were made:

First, that we consider Vote 1 under Transport at this meeting this morning, and I guess if the whole committee does not agree to that we will be out of business very shortly.

Our second recommendation was that on Bill C-18 a schedule of meetings be adopted for the commencement of public hearings. The Chairman was given authority to adjust the schedule according to the availability of witnesses and we have been able now to make the following arrangements:

Thursday, June 19, at 3.15 p.m., we will hear from the Shipping Federation of Canada;

Wednesday, June 25, at 3.15 p.m., the Canadian Manufacturers' Association;

Thursday, June 26, at 9.30 a.m., Professor Lukasiewicz, of the Faculty of Engineering, Carleton University; at 11.00 a.m. on the same date, the Atomic Energy Control Board; at 3.15 p.m. on the same date, the Canadian Railway Labour Association;

Friday, June 27, at 9.30 a.m., the Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment;

Thursday, July 3, at 9.30 a.m., the Canadian Association of Chiefs of Police; and at 11.00 a.m., the Canadian Association of Fire Chiefs Inc.

This represents the responses we have had to date and, of course, we will be having another subcommittee meeting in the not too distant future to discuss the clause-by-clause study of the bill and the possibility of reporting it back to the House.

Is the report agreed to?

Subcommittee report agreed to.

The Chairman: We have copies of this schedule for all members so it will be distributed to you.

I thank the committee for their agreement to this report. I will now call on Mr. Benjamin.

[Translation]

mexicain du Transport, à ce sujet. J'ai également parlé à M. Hopper, et le ministère ne ménage aucun effort pour alerter tous les intéressés. Personnellement, je m'intéresse beaucoup à la question et je vais faire tout mon possible, car c'est justement le genre d'initiative qu'il nous faut prendre pour commencer à monter une flotte marchande.

Du côté de la Colombie-Britannique, j'ai également manifesté mon intérêt à certaines personnes du gouvernement de la Colombie-Britannique. Nous allons continuer à donner suite, car je suis d'accord avec vous, il faut explorer cette possibilité à fond.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Avant de passer aux suivants, puis-je prendre quelques instants pour vous donner le rapport de la troisième réunion du sous-comité du Programme et de la procédure.

Nous nous étions réunis le mardi 10 juin pour planifier nos activités futures. Nous avons formulé les recommandations suivantes:

D'abord, qu'à la réunion de ce matin, nous étudions le crédit 1, ministère des Transports, et je suppose que si tout le Comité n'est pas de cet avis, nous allons nous retrouver en difficulté.

Notre deuxième recommandation prévoit l'adoption de l'horaire des réunions pour le commencement des séances publiques sur le bill C-18. Le président a reçu autorité pour modifier l'horaire selon la disponibilité des témoins et, à date, nous avons pu prendre les dispositions suivantes:

Le jeudi 19 juin à 15 h 30, nous entendrons la Fédération maritime du Canada.

Le mercredi 25 juin à 15 h 15, nous accueillerons l'Association des manufacturiers canadiens;

Le jeudi 26 juin à 9 h 30, nous recevrons M. Lukasiewicz de la faculté de génie de l'Université Carleton, à la même date, à 11 h 00, la Commission de contrôle, de l'énergie atomique, et à 15 h 15, le même jour, l'Association des syndicats de chemins canadiens;

Le vendredi 27 juin, à 9 h 30, ce sera le tour de l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien;

Le jeudi 3 juillet, à 9 h 30, nous entendrons l'Association canadienne des chefs de police, et à 11 h 00, l'Association canadienne des chefs de pompiers.

Il s'agit là des réponses que nous avons reçues à date et, bien sûr, nous allons tenir une autre réunion du sous-comité très prochainement pour discuter l'étude, article par article, du projet de loi et la possibilité d'en faire rapport à la Chambre.

Le rapport est-il adopté?

Le rapport du sous-comité est adopté.

Le président: J'ai ici des exemplaires du calendrier pour tous les membres et nous allons donc vous en distribuer des copies.

Je remercie les membres du Comité d'avoir adopté le rapport. Je cède maintenant la parole à M. Benjamin.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to return to a matter that I raised with the minister in the House when we were dealing with the supplementary estimates, and I am sure he has updated himself on recent events concerning the attempts by VIA Rail to get the transfer of railway station buildings and the acreage on which they are located from the CPR to VIA in various parts of Canada. I believe—and I stand to be corrected on this, possibly the minister or one of his officials could tell me—the costing order issued by the CTC when VIA Rail was established called for the transfer of properties and equipment facilities at net book value from the railroads to VIA, and in the course of these negotiations that VIA has been attempting to carry out with Canadian Pacific over the last two years, or year and a half, Canadian Pacific has finally said they will turn over, for example, the railway station building in Regina. VIA Rail has to take 300,000 square feet; 10,000 of it they can get for net book value. That is the area used for rail passenger services at the time Canadian Pacific ceased to be in the business. The other 290,000 square feet they must take at full commercial value, which is, they say, somewhere between \$30 and \$40 a square foot, or between \$8 million and \$9 million. VIA Rail has applied to the CTC for an order under Section 134 of the Railway Act to obtain that property.

• 1125

I would like to know from the minister what the government's policy is in this whole area, because VIA Rail envisages multi-modal passenger terminals from Moncton, New Brunswick to the Pacific Ocean. Bus companies are interested in co-operating and joining with VIA Rail. In the case of Regina we are under a deadline. Saskatchewan Transportation Company has held off for over three years building a new bus terminal in order to come into a multi-modal transportation centre with VIA. They cannot wait any longer.

What is the government's policy on this? Will the minister and the government support the application of VIA Rail at CTC for the transfer of that property? If the CTC rules against VIA Rail, what action will the government take to get this property quickly?

Mr. Pepin: As Mr. Benjamin knows, I have talked to the President of CP Rail at least on two occasions on that subject, expressing favour for the objective at hand. I must say that Mr. Benjamin may not have helped the cause in a certain way by...

Mr. Benjamin: Tell me about it.

Mr. Pepin: ... by alerting everybody to the fact that this was a precedent-making case whereby all stations in Canada should be similarly converted.

Anyway, it would appear that CP knows the value of land because they made an offer which is, as Mr. Benjamin indicated, based on the philosophy that the net book-value transfer philosophy applies only to the piece of land or to the piece of the building used for railway services in the past. They made VIA Rail and others an offer they could obviously refuse,

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais reprendre une question que j'ai soulevée avec le ministre à la Chambre lors de l'étude du Budget supplémentaire. Je suis persuadé que le ministre s'est renseigné sur les tentatives faites récemment par VIA Rail pour obtenir que CPR transfère à VIA les gares et les terrains où elles se trouvent, un peu partout au Canada. Je crois—qu'on me corrige si je fais erreur, peut-être le ministre ou l'un de ses collaborateurs pourrait-il me le dire—que le décret sur le financement délivré par la Commission canadienne des transports lorsque VIA Rail a été créé prévoyait le transfert des propriétés et des installations pour l'équipement des sociétés de chemin de fer à VIA à leur valeur comptable nette; au cours des négociations que VIA a tenté d'effectuer avec le Canadien Pacifique depuis deux ans ou un an et demi, le Canadien Pacifique a finalement déclaré être disposé à remettre, par exemple, la gare à Regina. VIA Rail doit prendre 300,000 pieds carrés; la société peut obtenir 10,000 pieds carrés à la valeur comptable nette. Cette superficie représente celle qui était réservée au service voyageur à l'époque de la fin des opérations du Canadien Pacifique. La société doit acheter les 290,000 pieds carrés restants à la pleine valeur commerciale, c'est-à-dire entre 30 et 40 dollars le pied carré, soit entre 8 et 9 millions de dollars. VIA Rail a demandé à la Commission canadienne des transports un décret, conformément à l'article 134 de la loi sur les chemins de fer, pour obtenir la propriété.

J'aimerais que le Ministre me dise quelle est la politique gouvernementale dans ce domaine, car VIA Rail envisage d'ouvrir des gares voyageurs à multiple utilisation de Moncton, Nouveau-Brunswick, à l'Océan pacifique. Les compagnies d'autobus sont intéressées à collaborer et à se joindre à VIA Rail. Dans le cas de Regina, l'échéance approche. La Saskatchewan Transportation Company a retardé depuis plus de trois ans la construction d'un nouveau terminus afin de s'installer avec VIA dans le centre de transport à multiple utilisation. On ne peut plus attendre.

Quelle est la politique du gouvernement à ce sujet? Le Ministre et le gouvernement appuieront-ils la demande de VIA Rail devant la Commission canadienne des transports visant à obtenir le transfert de propriété? Si la CCT se prononce contre VIA Rail, quelle mesure le gouvernement prendra-t-il pour obtenir rapidement la propriété?

M. Pepin: Comme vous le savez, monsieur Benjamin, j'ai parlé au présent président de CP à deux reprises au moins à ce sujet, faisant valoir vos arguments. Je dois dire que monsieur Benjamin n'a pas aidé les choses d'une certaine façon en...

M. Benjamin: Racontez-moi cela.

M. Pepin: ... en claironnant à tous qu'il s'agissait d'une affaire qui ferait précédent et permettrait de convertir de la même façon toutes les gares au Canada.

Quoi qu'il en soit, il semble que CP connaît la valeur du terrain puisque son offre, comme l'a dit monsieur Benjamin, repose sur la philosophie que la politique de transfert pour la valeur comptable nette s'applique seulement au morceau de terrain ou à la partie de l'édifice ayant servi par le passé au service ferroviaire. CP a présenté à VIA rail et à d'autres une

[Text]

because that is where the case is now, as Mr. Benjamin says. VIA Rail has taken the case to the CTC, which has jurisdiction to rule in matters pertaining to relations between two railways. That is the situation now.

My general approach to CTC orders is to let CTC make them and then if, as the Minister of Transport or as a member of the Cabinet I find there are other reasons to justify making another decision, to do so after the decision of the CTC has been made and not before.

Perhaps somebody in my department would like to comment further on that. Is there anything to add? Mr. Marsham?

The Chairman: Mr. Marsham.

Mr. Roger Marsham (Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration): Mr. Chairman, I have very little to add to what the minister has said. We have attempted to keep Mr. Benjamin informed of progress or lack thereof, and my understanding was that the parties were still talking, which was perhaps encouraging . . .

Mr. Pepin: They are still. VIA Rail has taken the case to the CTC, but the parties are still talking.

Mr. Marsham: It is my understanding they are still talking.

Mr. Pepin: It is difficult not to agree with the objective, Mr. Benjamin; there is so much to be said for this multi-modal approach.

Mr. Benjamin: The bus companies have recently said the most expensive part of their operation is the operation of bus terminals, and are even proposing to get subsidies from the federal government to operate bus terminals.

Canadian Pacific is holding VIA Rail and the consumers of transportation up for ransom. They got the mainline right of way—25 million acres—for nothing. They want full commercial value for it. Surely they should be told to go to hell. Those railway station buildings—they have had the tax and depreciation benefits on those things ever since they were built. If VIA Rail and the appropriate bus companies were attempting to take that property and convert it into office complexes and stores and stops, and obtain a large commercial benefit, CP would be justified in asking for the commercial value, but in these instances they are not. That is not the objective. Surely Canadian Pacific is disobeying, or not adhering to the intent and the spirit of the costing order that established VIA Rail. If Canadian Pacific demand to appear before the CTC and drag out the hearings for weeks and weeks, or months, then they have accomplished their purpose of destroying the whole multi-modal concept in the City of Regina—it goes down the pipe. The bus company has no choice but to go and build somewhere else. And this has been going on now for about three years.

• 1130

The whole concept, the whole idea was discussed with railway officials before VIA Rail was even set up. I under-

[Translation]

offre qu'ils pouvaient très bien refuser puisque c'est là qu'en sont les choses, comme l'a dit monsieur Benjamin. VIA rail a porté l'affaire à la CCT qui détient compétence pour trancher les questions de relations entre deux sociétés de chemins de fer. Voilà la situation actuellement.

Mon attitude est de laisser la CCT se prononcer et ensuite si, comme Ministre des Transports ou membre du Cabinet, je trouve d'autres raisons justifiant une décision différente, je le ferai, mais après la décision de la CCT, non avant.

Peut-être l'un des fonctionnaires aimerait-il ajouter quelque chose. Y a-t-il quelque chose à ajouter? Monsieur Marsham?

Le président: Monsieur Marsham.

M. Roger Marsham (administrateur adjoint, Administration canadienne des transports de surface): Monsieur le président, j'ai très peu à ajouter à ce qu'a dit le Ministre. Nous avons tenté de tenir monsieur Benjamin au courant des progrès ou manques de progrès, et à ma connaissance, les partis sont toujours en pourparlers, ce qui est peut-être un signe encourageant . . .

M. Pepin: Ils sont encore en pourparlers. VIA rail a porté l'affaire devant la CCT, mais les partis en discutent toujours.

M. Marsham: A ma connaissance, on en discute toujours.

M. Pepin: Il est difficile de ne pas accepter l'objectif, M. Benjamin; tant de choses prèchent en faveur d'une utilisation multiple.

M. Benjamin: Les compagnies d'autobus ont récemment déclaré que la partie la plus coûteuse de leur exploitation, c'était le fonctionnement des terminus d'autobus, et elles se proposent même de demander des subventions au gouvernement fédéral pour continuer à offrir ces terminus.

Le Canadien pacifique tient VIA rail et les consommateurs en otage. Après tout, cette société a obtenu la servitude de passages le long de la voie principale—soit 25 millions d'acres—gratuitement. Par contre, elle veut obtenir la pleine valeur marchande en compensation. On devrait sûrement lui dire d'aller au diable. Quant aux gares . . . on s'est prévalu des avantages fiscaux et des dépréciations sur les gares depuis leur construction. Si VIA Rail et les compagnies de transport par autobus voulaient acheter ces terrains pour y construire des édifices à bureaux et des magasins, et réaliser des bénéfices commerciaux importants, le CP serait justifié de demander la valeur marchande, mais en l'occurrence, ce n'est pas le cas. Ce n'est pas leur objectif. Le Canadien Pacifique va à l'encontre de l'esprit et de l'objectif de l'ordonnance de fixation des coûts par laquelle VIA Rail a été créé. Si le Canadien Pacifique exige de comparaître devant la Commission canadienne des transports et fait traîner les audiences en longueur pendant des semaines ou des mois, il aura réussi à compromettre le projet de réseau de transport intégré de la ville de Regina—ce projet va à vau-l'eau. La compagnie de transport par autobus n'a d'autre choix que d'aller construire ailleurs. Cela dure depuis environ trois ans.

Cette idée, ce projet d'ensemble avaient été étudiés par les responsables des chemins de fer avant même la création de

[Texte]

stand that Canadian National is willing to turn their properties over at net book value. Now, are you going to sit back and let Canadian Pacific, the richest welfare recipient in this country, get away with this? Time is of the essence. The concept is going to be destroyed in the case of Regina. If they insist on full commercial value, is the government going to provide VIA Rail with the financing for that? You do not make money operating passenger terminals, but you can lower a cost for the travelling public. What is the government's policy? Do you even have one?

Mr. Pepin: Well, as I said, and I will repeat it, at this point, anyway, I just want to express my hope that, if it is true that negotiations are continuing between the parties, an accommodation will be found. I just hope so. But in view of the importance of the interest at hand, it would seem to me the proper approach to let the CTC look at it first. But again, I repeat, I hope that the parties will come to terms.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to be helpful to the Minister, I think his hopes are found and wasted. When you deal with Canadian Pacific you have to keep your back to the wall and your gun loose in your holster. You are not going to find any good corporate citizenship attitude with that outfit. You never have and you never will. It is just a delusion to think that they are going to do other than make the maximum dollars they can at the expense of VIA Rail and the taxpayers of this country.

I arranged to have some legislation drafted. I am going to give it to the Minister; it can serve as the model. It will be an act respecting Regina Union Station. I can give the Minister a commitment now that the New Democratic Party caucus would agree to support this legislation—let it go through without debate, and pass it within a day or two. I am confident that my colleagues in the Conservative caucus would do the same thing. When Mr. Mazankowski was Minister—I met with him last August—he agreed that this just damned well had to go, and I am confident that the Official Opposition would also be agreeable. If the Minister would really like to take some effective action, I will provide him with a draft copy of the legislation, and I am sure the House Leaders could agree to call that bill any afternoon or evening this week, or next week, and we can have this accomplished in jig time and that it be done at net book value.

Mr. Chairman, the final item I would like to raise with the Minister is this. Last year the former administration brought a number of branch lines into the basis network. Now the Minister, I understand, is saying that some of these are going to be reconsidered. I have a list of 14 branch lines that were placed in the basic network by the Minister last year. At one point, for example, on the Colonsay subdivision, the Sask Wheat Pool has already spent \$800,000 upgrading an elevator. They want to spend in excess of \$5 million more on all of those 14 branch lines. I believe there was a commitment from both the Liberal and Conservative parties that they would keep branch lines that the elevator companies wanted to operate on. I would hope that commitment is not going to be now thrown out. There are a further six branch lines that the elevator

[Traduction]

VIA Rail. Il semble que le Canadien National soit prêt à vendre ces terrains pour la valeur comptable nette. Allez-vous laisser le Canadien Pacifique, qui est le plus riche assisté social du pays, agir de la sorte? Il faut faire vite. Le projet de Regina est en danger. Si la société insiste pour obtenir la pleine valeur marchande, le gouvernement fournira-t-il à VIA Rail les crédits nécessaires pour cet achat? L'exploitation de gares de voyageurs n'est pas lucrative, mais on peut réduire le coût du transport pour les voyageurs. Quelle est la position du gouvernement? En a-t-il même une?

M. Pepin: J'ai dit et je répète que pour le moment tout au moins, je ne peux qu'exprimer l'espoir, s'il est vrai que les négociations entre les parties se poursuivent, qu'elles réussiront à s'entendre. C'est ce que j'espère. Mais étant donné l'importance des intérêts en jeu, il me semble approprié de laisser la Commission canadienne des transports tenter de régler le problème d'abord. Mais je le répète, j'espère que les parties s'entendront.

M. Benjamin: Monsieur le président, si cela peut aider le ministre, je lui dirai que ses espoirs sont vains. Quand on a affaire au Canadien Pacifique, il faut se tenir sur ses gardes et se préparer à tirer. On ne peut s'attendre à ce que ces gens-là se comportent en bons contribuables. Ils ne l'ont jamais fait et ils ne le feront jamais. On se trompe si on pense qu'ils cherchent autre chose qu'à faire le plus d'argent possible au détriment de VIA Rail et des contribuables du pays.

J'ai fait préparer un projet de loi que je donnerai au ministre. Il pourra lui servir de modèle. C'est une mesure relative à la gare Union de Regina. Je peux promettre dès maintenant au ministre que les députés du Nouveau Parti Démocratique appuieront cette mesure législative, qu'ils la laisseront passer sans débat et adopter en un jour ou deux. Je pense que mes collègues du Parti conservateur feront de même. Lorsque M. Mazankowski était ministre, je l'ai rencontré en août dernier, il m'a dit que cette mesure devait être adoptée au plus vite et je suis convaincu que l'opposition officielle lui donnera également son appui. Si le ministre veut vraiment prendre des mesures efficaces, je lui fournirai un exemplaire de ce projet de loi. Je suis convaincu que les leaders à la Chambre pourraient s'entendre pour mettre ce bill en délibération un après-midi ou un soir cette semaine ou de la semaine prochaine, pour que nous puissions l'adopter en un tournemain et que la transaction se fasse à la valeur comptable nette.

Monsieur le président, la dernière question que je voudrais poser au ministre est la suivante. L'an dernier, l'ancien gouvernement avait intégré un certain nombre de lignes secondaires dans le réseau principal. Sauf erreur, il semble maintenant que le ministre veuille réviser cette décision dans certains cas. J'ai une liste de 14 lignes secondaires qui ont été intégrées au réseau principal par le ministre l'an dernier. Par exemple, sur l'embranchement de Colonsay, le *Wheat Pool* de Saskatchewan a déjà investi \$800,000 pour améliorer un élévateur. Il compte dépenser encore plus de 5 millions de dollars sur ces 14 lignes secondaires. Je croyais que les partis libéral et conservateur s'étaient engagés à maintenir les lignes secondaires que les sociétés propriétaires d'élévateurs à grain voulaient utiliser. J'espère que cet engagement sera respecté. Les sociétés pro-

[Text]

companies want kept which were not put in the basis network by the previous administration. Saskpool wants to spend \$2 million upgrading elevators on those six lines and there are other elevator companies, UGG and private companies, that want to do the same.

• 1135

Will the minister assure the committee that the 14 subdivisions placed in the basis network last year will be left there, and that the other six branch lines—and I will provide him with a list of them—referred to CTC for abandonment will also be put in the basis network; and because they are lines that the elevator companies want to operate, and in order to meet the Wheat Board objectives of a 50-per-cent increase in grain movement by 1985, that they become medium and heavy lines? Can the minister assure us or not that those will be kept?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I have already said in the House as clearly as I could what my preoccupations were with respect to branch lines. I want to repeat that the decision has not been made. We are still studying a slightly more global approach to the whole thing, so no decision has been made yet. I am supposed to go to Cabinet in a week or two hopefully with a wider approach to it.

I spoke in the House the other day of my preoccupations, and I hope the members will realize that they are not immaterial, they are not unimportant. The first one, and I will not belabour it, has to do with the process by which Orders 16, 17 and 18 came to life. In previous instances this had been done by a semi-official or official approach. The last one—I do not have to belabour it; it is well known—was a party approach, and consequently I do not have, nobody has, the justification, the reasoning, the rationale, for why these particular branch lines should be rehabilitated. So there is a problem there, I think.

My second preoccupation is probably more fundamental. It has to do with selectivity. When the system was created in 1975, some 60 per cent, if I recall well, of the branch lines were incorporated in the basic network; then through Hall and PRAC and now to Neil this percentage has gone up to 77 or 82 per cent, if I remember well. So it seems to me that this runs counter to what must have been the original purpose of this exercise, which is to rehabilitate the lines that are most economical. I am told that 50 per cent of the branch lines account for 80 per cent of the transportation, so there must be some branch lines that are more useful, that are more economical than others, and my preoccupation becomes again—and you should agree that there are reasons for me to be preoccupied—the financial aspect. Some \$70 million is spent each year at this time for rehabilitation. If one does not select, does not prioritize the system, there may well not be enough money for those that should be rehabilitated. This is a preoccupation I have which members may not have to the same extent, but I think it is a creditable preoccupation.

[Translation]

propriétaires d'élévateurs veulent encore le maintien de six autres lignes secondaires qui n'ont pas été intégrées au réseau principal par l'ancien gouvernement. Le *Saskpool* veut dépenser 2 millions de dollars pour remettre en état des élévateurs situés sur ces six lignes, et d'autres sociétés, les *United Grain Growers*, et des sociétés privées veulent faire la même chose.

Le ministre peut-il assurer au Comité que les 14 embranchements intégrés au réseau principal l'an dernier le resteront et que les six autres lignes secondaires—je lui en fournirai la liste—pour lesquels une demande d'abandon a été présentée à la Commission canadienne des transports, seront également incorporées à ce réseau; puisque ce sont des lignes que les compagnies propriétaires d'élévateurs à grains veulent utiliser; et si on veut réaliser l'objectif de la Commission canadienne du blé qui veut accroître de 50 p. 100 le volume de céréales transporté d'ici 1985, ne pourraient-elles pas devenir des lignes à moyenne et grande utilisation? Le ministre peut-il nous assurer que ces lignes seront maintenues?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: J'ai déjà expliqué le plus clairement possible à la Chambre ma position en ce qui concerne les lignes secondaires. Je répète encore une fois qu'aucune décision n'a été prise. Nous sommes encore en train d'étudier une solution plus globale et nous n'avons pas encore pris de décision. J'espère saisir le Cabinet d'une solution d'ensemble dans une semaine ou deux.

J'ai exposé l'autre jour à la Chambre mes préoccupations à cet égard, et les députés comprendront, j'espère, qu'elles ne sont ni abstraites, ni superficielles. La première, sur laquelle je ne veux pas m'étendre indûment, concerne la façon dont les ordonnances 16, 17 et 18 ont été émises. Auparavant, cela se faisait de façon semi-officielle ou officielle. Dans le dernier cas, je n'ai pas à insister là-dessus, il est bien connu que c'était une décision prise par le parti et, par conséquent, personne ne connaît, ni moi non plus, les raisons ni les justifications pour lesquelles ces lignes secondaires devaient être remises en état. Cela pose un problème.

Ma seconde préoccupation est sans doute plus fondamentale. Elle concerne le choix. Lors de la création du réseau en 1975, environ 60 p. 100, si je me souviens bien, des lignes secondaires avaient été incorporées au réseau principal; puis, à la suite du rapport Hall, du comité de développement ferroviaire des Prairies et maintenant du rapport Neil, ce pourcentage est passé à 77 ou 82 p. 100, sauf erreur. Il me semble donc que cela va à l'encontre de l'objectif initial, qui était de remettre en état les lignes les plus rentables. On m'a dit que 50 p. 100 des lignes secondaires assurent 80 p. 100 du transport; certaines doivent donc être plus utiles, plus rentables que d'autres; je suis préoccupé, et vous conviendrez avec moi que j'ai des raisons de l'être, par l'aspect financier de la chose. On dépense chaque année environ 70 millions de dollars pour remettre les lignes en état. Si on ne fait pas de choix, si on n'établit pas de priorités, il se peut très bien que l'argent manque pour remettre en état celles qui devraient l'être. Les députés n'attachent peut-être pas autant d'importance que moi à cet aspect, mais je crois qu'il est digne d'attention.

[Texte]

So because of lack of money it may be that some branch lines which should be rehabilitated will not be, simply because every branch line will have gone into the basic system. Is that not a worthwhile preoccupation, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: No, you are wasting time.

Mr. Pepin: I am wasting my time.

Mr. Benjamin: Yes. There should not be any question about it.

Mr. Pepin: Of course, if one believes that all branch lines should be rehabilitated, one cannot agree with what I am saying now.

Mr. Benjamin: We have not said that. There have been a lot of lines abandoned already and some more are slated to be abandoned, and that argument is over with. It is the ones that the elevator companies want to keep, the investment by the farmers of western Canada in rehabilitating and building new elevators. The cost figures presented by the railroads are inflated so they can accomplish their purpose of getting them abandoned. The farmers are not asking for gold-plated railroads, they are asking for a minimum rehabilitation so they can carry their grain on it. This is not a cost or a spending, it is an investment. Good Lord, the return to Canada is \$1 to \$3 billion a year in foreign exchange alone. It is an investment, it is not an expense.

• 1140

Mr. Pepin: I can only say on that subject that many people disagree with you. I have been consulting and I am going to continue to do so. Many people are saying, look, it is time we tackled it properly. We will rehabilitate those branch lines that should be rehabilitated, the ones that are economically viable, but it is time for us to move to other means of transportation, trucking, for example, in some instances as being more . . .

Mr. Benjamin: That is insanity.

Mr. Pepin: . . . economical and to improve the system as a whole.

Mr. Benjamin: It may be economic for the government but it is not for farmers.

The Chairman: Mr. Benjamin, your time is up. Mr. Portelance.

Mr. Benjamin: No wonder there are no Liberals west of Winnipeg.

Mr. McDermid: . . . the same speech since 1971.

Mr. Benjamin: A bunch of losers.

M. Portelance: Merci, monsieur le président. Avant de poser ma question, j'aimerais savoir si les représentants d'Air Canada comparaitront devant le Comité?

M. Pepin: Il appartient au Comité, je pense, de décider s'il veut les voir, je pense bien qu'ils accepteront.

M. Portelance: Ah! bien, de toute façon je peux poser une question au ministre, s'il ne peut pas me donner de réponse,

[Traduction]

Par manque de crédits, il est possible que certaines lignes secondaires qui ont besoin d'être réparées ne le soient pas, simplement parce qu'on a incorporé toutes les lignes secondaires au réseau principal. N'ai-je pas raison de me préoccuper de cela, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Non, vous perdez du temps.

M. Pepin: Je perds mon temps.

M. Benjamin: Oui. Il ne devrait pas y avoir de doute à ce sujet.

M. Pepin: Bien entendu, si on pense que toutes les lignes secondaires doivent être remises en état, on ne peut approuver ce que je viens de dire.

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que nous avons dit. Beaucoup de lignes ont déjà été abandonnées et d'autres doivent l'être, et ce débat est terminé. Il s'agit des lignes secondaires que les sociétés propriétaires d'élevateurs veulent garder. Il s'agit de sommes investies par les agriculteurs de l'Ouest du Canada dans la réparation et la construction de nouveaux élevateurs. Les Chemins de fer gonflent les coûts pour mieux atteindre leur but qui est d'abandonner ces lignes. Les agriculteurs ne demandent pas des chemins de fer plaqués en or, ils demandent un minimum de réparation pour pouvoir transporter leurs céréales. Il ne s'agit pas de coûts ni de dépense, mais d'investissement. Enfin! Le Canada reçoit entre un et trois milliards de dollars par an seulement en devises étrangères, c'est tout de même un revenu. Il s'agit donc d'un investissement, non d'une dépense.

M. Pepin: Je ne peux que vous dire que bien des personnes ne sont pas d'accord avec vous à ce sujet. J'ai eu des consultations et je vais continuer d'en avoir. Bien des gens disent qu'il est temps qu'on aborde ce problème comme il faut. Nous allons réparer les lignes secondaires qui devraient l'être, celles qui sont rentables, mais il est temps d'utiliser d'autres modes de transport, le camionnage, par exemple, qui est parfois plus . . .

M. Benjamin: C'est de la folie.

M. Pepin: . . . rentable et d'améliorer le réseau routier.

M. Benjamin: Il se peut que l'opération soit rentable pour le gouvernement, mais elle ne l'est pas pour les agriculteurs.

Le président: Il ne vous reste plus de temps, monsieur Benjamin. Monsieur Portelance.

M. Benjamin: Il n'est pas étonnant qu'il n'y ait pas de libéraux à l'ouest de Winnipeg.

M. McDermid: . . . c'est le même discours depuis 1971.

M. Benjamin: Quelle bande de crétins.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. Before asking my question, I would like to know whether the Air Canada representatives will be appearing before the committee?

Mr. Pepin: It is up to the committee to decide, I believe, whether it wants to see them, I believe they would agree to come.

Mr. Portelance: Oh. In any case I can ask the minister a question, and if he cannot answer it, we can ask the Air

[Text]

nous pourrions demander aux représentants d'Air Canada de venir nous visiter et nous aurons des questions à leur poser.

Dans votre budget, le Crédit 100 est accordé à Air Canada pour l'aider à rembourser des dépenses spéciales encourues par suite de la construction d'un hangar d'entretien à Winnipeg. Je n'ai rien contre cela, c'est même très bien. Mais ce qui nous inquiète, c'est qu'à Montréal, présentement, il y a quand même beaucoup de personnes qui travaillent à l'entretien des avions, elles sont reconnues et je pense qu'elles font un bon travail. Dernièrement, Air Canada a acheté de nouveaux avions, j'aimerais bien savoir si c'est leur intention de continuer à utiliser le personnel d'entretien à l'aéroport de Dorval, tel que cela a été fait dans le passé ou de le déménager ailleurs au pays.

M. Pepin: Il y a eu un cas récemment où certains services d'entretien ont été transférés de Montréal à Winnipeg. Je me suis informé immédiatement de cette situation et on m'a répondu que la raison du transfert de ces cas très particuliers était qu'il y avait à Winnipeg des possibilités, des instruments, de l'équipement qui n'existaient pas à Montréal et que, par conséquent, il était plus rentable de faire faire ce travail à Winnipeg. On m'a assuré en même temps que ce transfert partiel était parfaitement acceptable, parce qu'il y avait à Dorval, énormément de travail pour les équipes d'entretien qui y étaient. Vous savez que dans ce domaine-là, Air Canada a fait beaucoup de progrès, dans ce sens que cette compagnie a des contrats avec des sociétés d'aviation étrangères pour faire leur entretien, leurs réparations au Canada. Alors, on m'a assuré à ce moment-là que le transfert partiel de travail à Winnipeg ne signifiait pas du tout une réduction du travail à Montréal.

M. Portelance: En ce qui a trait aux nouveaux avions, est-ce que Air Canada a l'intention de continuer d'utiliser Winnipeg et Montréal pour les réparations.

M. Pepin: J'imagine, mais je ne peux pas vous en donner une assurance, parce que je ne l'ai pas demandée, je vais le faire et je vous la communiquerai si on me la donne.

M. Portelance: Dans un autre domaine, monsieur le ministre... Mr. McLeish, you know something about...

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. Pepin: He says I am all right.

The Chairman: Okay.

M. Portelance: Monsieur le ministre, hier à Montréal deux de vos collègues ont parlé d'une aide pour la construction d'un palais des congrès, cela s'est fait à Toronto aussi, mais en plus de cela, le ministère de l'Expansion économique régionale a annoncé que certains travaux devaient être faits pour la rénovation du Vieux-Montréal et du quai Victoria. Existe-t-il une étroite collaboration entre les dirigeants du port et ceux qui, justement, ont la responsabilité de s'occuper de ces rénovations, bien que ce soit en partie sur le port de Montréal?

M. Pepin: Chaque fois que je questionne les fonctionnaires ou les gens du port de Montréal, on me dit que ça va très bien, mais M. Sinclair a peut-être des choses à dire au sujet du quai Victoria que je ne connais pas. Monsieur Sinclair.

[Translation]

Canada representatives to come here, and ask them the questions.

In your budget, Vote 100 is given to Air Canada to help it reimburse the special expenses incurred as a result of the construction of a line maintenance hangar in Winnipeg. I have nothing against this, in fact it is very good. But what concerns us, is that at the present time in Montreal, there are a number of aircraft maintenance workers who are recognized and I believe they do good work. Air Canada has recently purchased some new aircraft, and I would like to know if they intend to continue using the maintenance staff at Dorval Airport, as was done in the past, or whether they plan to move this somewhere else in the country.

Mr. Pepin: There was recently a case where certain maintenance services were transferred from Montreal to Winnipeg. I immediately inquired about this situation, and was told that the reason for the transfer of these particular cases was that Winnipeg had certain instruments and equipment that were not available in Montreal. As a result it was more economical to have this work done in Winnipeg. I was assured at the same time that this partial transfer was perfectly acceptable, because there was a great deal of work at Dorval for the maintenance crews there. As you know, Air Canada has made a great deal of progress in this area; it has contracts with foreign aviation companies for their maintenance work and repairs in Canada. So I was told that this partial transfer of work to Winnipeg did not at all mean that there would be a reduction of work in Montreal.

Mr. Portelance: Does Air Canada intend to continue using Winnipeg and Montreal for repair work on the new aircraft?

Mr. Pepin: I imagine so, but I cannot give you any guarantee of this, because I have not asked about it. I will do so, and I will inform you if I am given such a guarantee.

Mr. Portelance: Switching to another area, Mr. Minister... Monsieur McLeish, vous en savez quelque chose...

Le président: M. McLeish.

M. Pepin: Il dit que j'ai raison.

Le président: D'accord.

Mr. Portelance: Mr. Minister, yesterday in Montreal two of your colleagues announced that there would be assistance for the construction of a convention centre, and this was also done in Toronto. In addition, the Department of Regional Economic Expansion announced that some work was to be done in renovating old Montreal and Victoria quay. Is there close co-operation between the port authorities and those responsible for carrying out the renovation work, even though this involves the Port of Montreal in part?

Mr. Pepin: Every time I ask questions of the public servants or the officials at the Port of Montreal, I am told that things are going very well. However, Mr. Sinclair may have something to say about Victoria quay that I am not aware of. Mr. Sinclair.

[Texte]

• 1145

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman, there is a good deal of co-operation between the Port of Montreal and the National Harbours Board and those charged with the renovation in the old Port of Montreal.

M. Portelance: Des travaux ont-ils été entrepris?

M. Pepin: C'est un quai, ça . . .

M. Portelance: Oui, enfin c'est une partie du port qui doit servir aux résidents et je crois que la Société centrale d'hypothèques et de logements a aussi quelque chose à faire. Mais il semble que l'on ne se soit pas toujours entendu sur ce qui devait être fait.

M. Pepin: Je ne suis pas au courant. Monsieur Sinclair, vous êtes au courant?

Mr. Sinclair: That project is proceeding, to the best of my knowledge, with the full co-operation of the Port of Montreal and the National Harbours Board with Central Mortgage and Housing and others who are interested in that redevelopment.

M. Pepin: Monsieur Portelance, je vais vous faire une lettre à ce sujet et vous donner des détails . . .

M. Portelance: On pourra peut-être y revenir, merci.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Portelance. Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, on the 4th of June I asked a question of the minister in the House as to what action he was taking regarding a judgment that had been handed down in the Supreme Court of Newfoundland on the 3rd of June, the previous day, which, coincidentally, was the third anniversary of the sinking of the *MV William Carson*. That judgment found that the *MV William Carson* was unseaworthy and that, to my mind, is a very serious matter because when the *MV William Carson* sank off the Coast of Labrador on the 3rd of June 1977 she carried 128 people. Fortunately they were all rescued. And the inquiry that was commissioned by the department under Judge Noël found, and I quote from page 35 of that inquiry:

The vessel carried a valid steamship inspection certificate for that voyage. The *MV William Carson* was in all respects seaworthy for her intended voyage excepting the Master was not experienced in the hazards of Labrador ice.

But the inquiry did find that she was seaworthy. Three years later an independent inquiry, an action by the Supreme Court of Newfoundland, in a judgment by Mr. Justice Goodridge found on the 3rd of June that she was not seaworthy. Very simply, my question to the minister is this. What action is he taking, in the light of this judgment, in view of the serious doubts it raises as to the whole inspection capacity of the department, the CSI inspection service, the fact that a number of us in the Atlantic provinces and a number of our constituents have to depend upon CN ferries to move about the region? Quite frankly, I believe this raises some doubts as to whether or not many of the vessels that are flying the CN

[Traduction]

M. Sinclair: Oui, monsieur le président, il y a une étroite collaboration entre les gens du port de Montréal et le Conseil des ports nationaux et ceux qui s'occupent de la rénovation du vieux port de Montréal.

Mr. Portelance: Has work begun?

Mr. Pepin: It is a quay . . .

Mr. Portelance: Yes, it is part of the port that is supposed to serve the residents, and I believe that the Central Mortgage and Housing Corporation is also involved. Apparently no agreement has been reached as yet on what is to be done.

Mr. Pepin: I am not familiar with the situation, Mr. Sinclair?

M. Sinclair: Autant que je sache, le projet a la collaboration entière du port de Montréal et du Conseil des ports nationaux, de plus la Société centrale d'hypothèques et de logement et d'autres s'intéressent à ce projet.

Mr. Pepin: Mr. Portelance, I will send you a letter on this and give you further details . . .

Mr. Portelance: We may perhaps come back to this, thank you.

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Portelance. Monsieur McGrath.

M. McGrath: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, le 4 juin j'ai posé une question au ministre à la Chambre pour savoir quelles mesures il prenait au sujet d'un jugement rendu par la Cour Suprême de Terre-Neuve le 3 juin, le jour précédent, qui, par coïncidence, était le troisième anniversaire du naufrage du *MV William Carson*. Le jugement a arrêté que le *MV William Carson* n'était pas en état de naviguer; à mon avis, il s'agit d'une question très sérieuse parce que, quand le *MV William Carson* a coulé au large de la côte du Labrador le 3 juin 1977, il y avait 128 personnes à bord. Heureusement elles ont toutes été sauvées. L'enquête qui a été demandée par le ministère et présidée par le Juge Noël a conclu, et je cite à la page 35 du rapport de l'enquête:

Le navire avait un certificat d'inspection des navires à vapeur valide pour ce voyage. Le *MV William Carson* était en état de navigabilité pour ce voyage, mais le capitaine manquait d'expérience face au danger présenté par la glace du Labrador.

Mais l'enquête n'a pas conclu que le navire n'était pas en état de navigabilité et des poursuites entreprises par la Cour Suprême de Terre-Neuve, un jugement rendu par le Juge Goodridge conclut le 3 juin que le navire n'était pas en état de navigabilité. Voici ma question au ministre. Quelles mesures prend-t-il, étant donné ce jugement, étant donné les doutes sérieux qu'il soulève concernant la capacité d'inspection du ministère, de l'inspection des navires à vapeur, le fait que certains d'entre nous dans les provinces de l'Atlantique et certains de nos électeurs dépendent des traversiers du CN pour leurs déplacements dans la région? Sincèrement devant tout cela, on est en droit de se demander si beaucoup des navires

[Text]

marine flag and operating in similar conditions to that in which the Carson floundered, ice conditions, are in fact seaworthy to navigate in these ice conditions. And the thrust of my question on the 4th of June raised the prospect of conflict of interest within the department, where in the department in fact investigates accidents that take place under its own jurisdiction and, as well, if the minister was going to instigate a special investigation, an independent investigation. My colleague, Mr. Forrestall, for a number of years has advocated that there should be an independent investigatory tribunal so that the department would not be investigating itself.

In any event, I would like to hear from the minister as to just exactly what steps he proposes to take, in light of the judgment of the Supreme Court of Newfoundland which did find that the Carson was unseaworthy.

Mr. Pepin: By way of answering Mr. Forrestall on a previous instance, this question of an independent investigation commission is still very much with us, and I would just like to remind Mr. Forrestall that there are two major inquiries on now, Grange and Dubin, and we have not left this subject. We are just waiting to see what they will recommend and pick up the subject of an independent investigation commission, by way of answering a postscriptum to the first question you raised.

• 1150

On the subject of the *MV William Carson*, when I asked my department for information they suggested that I should not comment at this time, that—but that . . .

Mr. Forrestall: That is not bad advice.

Mr. Pepin: I am sorry about that. I wish I could. The lawyers in my department are assembling more information on the subject . . .

The Chairman: Order.

Mr. Pepin: . . . and are consulting with the proper authorities in Newfoundland to prepare their own case. Mr. Sinclair may like to navigate these waters, but I would prefer not to for that reason and the fact that I am not familiar with all the facts at hand.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman. I am sure Mr. McGrath will recall that there was a formal commission of inquiry held in conjunction with the *MV William Carson* . . .

Mr. McGrath: I quoted from it.

Mr. Sinclair: That is right. That would not be a departmental inquiry; it was held under the auspices of an independent person, namely the judge involved.

Mr. Pepin: The Supreme Court of Newfoundland.

Mr. McGrath: No, he was not at the time. He was a district judge.

Mr. Pepin: A district judge.

Mr. Sinclair: In our opinion, that was a full and proper inquiry conducted by an independent source and despite the fact that a subsequent judge, who perhaps did not have access

[Translation]

qui naviguent sous le pavillon du CN et qui fonctionnent dans les mêmes conditions que celles dans lesquelles le Carson a coulé, c'est-à-dire dans des conditions de glace, sont en fait capables de naviguer ainsi. Ma question du 4 juin a soulevé la possibilité d'un conflit d'intérêt à l'intérieur du ministère, en ce sens que le ministère enquête sur des accidents qui ont lieu dans des domaines relevant de sa compétence. Je voulais également savoir si le ministre avait l'intention d'ouvrir une enquête spéciale, une enquête indépendante. Mon collègue, M. Forrestall, a préconisé depuis plusieurs années que l'on ait un tribunal d'enquête indépendant afin d'éviter que le ministère n'enquête sur lui-même.

De toute façon, j'aimerais que le ministre dise exactement quelles mesures il entend prendre, après le jugement de la Cour Suprême de Terre-Neuve qui a conclu que le Carson n'était pas en état de navigabilité.

M. Pepin: En réponse à une question précédente de M. Forrestall, nous étudions toujours la question d'une commission d'enquête indépendante; j'aimerais rappeler à M. Forrestall que deux enquêtes importantes se poursuivent en ce moment, celles de Grange et de Dubin, et que nous n'avons pas abandonné ce sujet. Nous attendons simplement leurs recommandations avant d'envisager une commission d'enquête indépendante. Ceci pour compléter ma réponse à votre question.

Quand j'ai demandé des renseignements au ministère au sujet de *MV William Carson*, on m'a dit que je ne devrais pas faire des commentaires en ce moment, mais que . . .

M. Forrestall: C'est un bon conseil.

M. Pepin: Je m'en excuse. J'aimerais bien faire des commentaires. Les avocats de mon ministère rassemblent plus de renseignements à ce sujet . . .

Le président: A l'ordre.

M. Pepin: . . . et communiquent avec les responsables à Terre-Neuve pour la préparation de leur cause. M. Sinclair aimerait peut-être naviguer dans ces eaux, mais je préfère ne pas le faire pour cette raison et parce que je ne suis pas au courant des faits.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président. Je suis certain que M. McGrath se souviendra qu'il y avait une commission d'enquête officielle au sujet du *MV William Carson* . . .

M. McGrath: Je l'ai citée.

M. Sinclair: C'est exact. Il ne s'agissait pas d'une enquête faite par le ministère, elle était présidée par une personne indépendante, c'est-à-dire le juge en question.

M. Pepin: La Cour suprême de Terre-Neuve.

M. McGrath: Non, il n'y était pas à l'époque. Il était juge de comté.

M. Pepin: Juge de comté.

M. Sinclair: A notre avis, il s'agit d'une enquête exhaustive, convenable, menée par une personne indépendante, et bien qu'un juge ultérieur, n'ayant peut-être pas accès aux mêmes

[Texte]

to the same information, or maybe others, I do not know, has come to some kind of different conclusion, it is still our opinion that the vessel was seaworthy and properly constituted. We have received a copy of that judgment and are in the process of assessing it.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I am very disturbed by the reply from the minister and from the department. Obviously, the judgment that was handed down on June 3 was based on independent information that the court appraised itself of whereas the judgment handed down by Judge Noel in the inquiry commissioned by the department was based on information provided by the department. That is a root of the question. Quite frankly, I do not believe that the travelling public in the Atlantic provinces and those people who have to depend upon CN Marine and the other ferries that operate under Canadian Steamship Inspection and the supervision of the department are going to be very happy with the fact that no action has been taken, no formal action has been taken with respect to a very serious charge that has been made by a judge of the Supreme Court of Newfoundland in a formal judgment in which he said, three years after the sinking, that the CN ferry, *MV William Carson*, which sank in ice off Labrador was not seaworthy. In fact, he went out of his way to vindicate the captain whereas, in the judgment of the departmentally commissioned inquiry, they tended to put the blame on the minister by saying the master was not experienced in the hazards of Labrador ice; yet, he was a master who had a certificate of competency as a master of home trade, and, certainly, he would be familiar with ice conditions in Newfoundland. In other words, the blame was placed on the captain in the first inquiry; in the second inquiry, the blame clearly was placed on the department or those who were responsible for giving that vessel a certificate of seaworthiness when, in fact, in the opinion of the court she was not seaworthy.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: Mr. McGrath, it is not uncommon, really, after a decision by a high court is made, for the other party, before deciding to appeal or not to appeal and on what to appeal, to spend more than two weeks to assess the situation. This is not uncommon. I can assure you that I will dedicate a lot of attention to it but I think it is normal to take the proper time to assess what you should do after a decision, and two weeks is not really very much time.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I do not know how much time I have. I would like one more question and my colleague would like a supplementary, if the committee would . . .

The Chairman: You have time for one more question, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: I see. Well then, Mr. Chairman, I would like to get placed on the next round.

My final question simply is that I believe I have given the minister time, and I have great respect for him and the

[Traduction]

renseignements, ou ayant peut-être accès à d'autres, je ne sais pas, soit arrivé à une conclusion différente, nous estimons toujours que le navire était en état de naviguer. Nous avons reçu un exemplaire de ce jugement et nous sommes en train de l'évaluer.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, je suis fort inquiet à cause de la réponse du ministre et du ministère. Il est évident que le jugement rendu le 3 juin été fondé sur des renseignements indépendants que le tribunal a trouvés, tandis que le jugement rendu par le Juge Noel dans l'enquête demandée par le ministère a été fondé sur des renseignements fournis par le ministère. Voilà la question essentielle. En toute franchise, les voyageurs des provinces de l'Atlantique, les gens qui doivent utiliser CN Marine et d'autres traversiers naviguant avec l'autorisation de l'inspection canadienne des navires à vapeur du ministère, ne seront à mon avis pas très heureux qu'aucune mesure, aucune mesure officielle ne soit prise après l'accusation très sérieuse d'un juge de la Cour Suprême de Terre-Neuve. Dans un jugement officiel, ce dernier a dit, trois ans après le naufrage du *MV William Carson*, que ce traversier du CN qui a coulé dans les glaces au large du Labrador n'était pas en état de naviguer. En effet, le juge s'est même donné la peine de justifier le capitaine, tandis que, dans l'enquête demandée par le ministère, on avait tendance à le blâmer de son manque d'expérience des dangers causés par la glace du Labrador. Cependant ce capitaine détenait un certificat de compétence comme capitaine de navire de cabotage, et il connaissait certainement les difficultés causées par la glace à Terre-Neuve. Autrement dit, on a blâmé le capitaine dans la première enquête; dans la deuxième enquête on a blâmé le ministère ou ceux qui avaient donné à ce navire un certificat de navigabilité, le tribunal estimant qu'il n'était pas navigable.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Il n'est pas rare, monsieur McGrath que, après la réception d'une décision d'une Cour Supérieure, l'autre partie passe plus de deux semaines à évaluer la situation avant de décider si elle va en appeler ou non, et sur quel chef. Ce n'est pas du tout rare. Je peux vous assurer que nous allons consacrer beaucoup d'attention à cette question, mais je pense qu'il est normal de prendre le temps nécessaire pour évaluer ce qu'il faut faire après une telle décision. Après tout, deux semaines, ce n'est pas très long.

M. McGrath: Monsieur le président, je ne sais pas de combien de temps je dispose. J'aimerais poser encore une question, mon collègue aimerait poser une question supplémentaire, si le Comité . . .

Le président: Il vous reste assez de temps pour poser encore une question, monsieur McGrath.

M. McGrath: Bien. J'aimerais être inclus au deuxième tour.

En dernier lieu, j'aimerais simplement dire que je crois avoir donné au ministre suffisamment de temps; j'ai beaucoup de

[Text]

technical nature of the department he presides over, making his job that much more difficult. But the fact is that this is June 17 and the department has had two weeks to prepare a response to this question. I have not pursued it in the House because I wanted to give the minister ample time to indicate to me what action we are going to take.

• 1155

Quite frankly, I came here today expecting the minister to tell me that action is being taken in the form of an investigation into all aspects of the judgment of Judge Noel, an investigation into the whole organization of CSI and the inspection capability of the department, because lives are resting on this. People are getting on these ships to go to northern Newfoundland or around the coast of the Atlantic provinces, presumably safe in the understanding that if she has received a CSI inspection, she is seaworthy. I think it is a very serious matter. It is one, quite frankly, in my experience that is unprecedented. I have known of no similar case where the court has subsequently ruled contrary to the findings of a previous inquiry against that inquiry.

I think, for example, the judge of the Supreme Court before handing down that judgment was very cognizant of the fact that his brother judge had made a ruling previously which indicated that she was seaworthy. I do not think he would make that ruling lightly, notwithstanding the fact that, as you say, the inquiry that was commissioned by the department had technical advice available to it.

What strikes me is that this inquiry, the judgment of June 3 of this year, had independent information available to it. And that is what disturbs me.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: Mr. Sinclair, do you have something to add to this?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would be reluctant to have this committee under any impression that Judge Noel's inquiry was a departmental inquiry. In fact it was a formal inquiry of commission brought about under the provisions of the Canada Shipping Act, and the judge had access to all the independent information from whatever source that he needed. I do not think there should be any inference left that Judge Noel was acting in the employ or under the influence of the department.

Mr. McGrath: On a point of order, Mr. Chairman, I did not mean to place any questions as to the competence or the integrity of Judge Noel. All I am saying to you is that the Noel inquiry was a judicial inquiry commissioned by the department and hence it would have full departmental input into it, whereas this was an independent inquiry taken as a result of an action and it would have independent information available to it. I am not casting any reflection on Judge Noel's integrity and I regret very much that you made that inference.

Mr. Pepin: No, but you did imply, Mr. McGrath, that the judge had access to only information from the department.

[Translation]

respect pour lui et je comprends que sa tâche est d'autant plus difficile du fait de la nature technique de son ministère. Néanmoins, nous sommes le 17 juin et le ministère a eu deux semaines pour répondre à cette question. Je n'ai pas évoqué le sujet une nouvelle fois à la Chambre, parce que je voulais donner au ministre suffisamment de temps pour me dire quelles mesures on allait prendre.

En toute honnêteté, je m'attendais aujourd'hui à ce que le ministre me dise qu'il y aura une enquête sur tous les aspects du jugement rendu par le juge Noel, une enquête sur toute l'organisation des inspections de navires à vapeur et sur la capacité investigatrice du ministère, parce qu'il s'agit d'une question de vie ou de mort. Les gens prennent ces navires pour aller au nord de Terre-Neuve ou le long de la côte des provinces Atlantiques, et ils croient voyager en toute sécurité, estimant que puisque le navire a été inspecté, il est en état de naviguer. La question est, à mon avis, très grave et je dirais même sans précédent. Je ne connais pas de cas semblables où le tribunal a rendu ultérieurement un jugement contraire aux conclusions d'une enquête précédente, à l'encontre de cette enquête.

Je pense, par exemple, qu'avant de rendre ce jugement, le juge de la Cour suprême savait très bien que son collègue juge avait dans un jugement antérieur, indiqué que le navire était en état de naviguer. Je ne pense pas qu'il aurait tranché la question à la légère, nonobstant le fait, comme vous dites, que pour les fins de l'enquête demandée par le ministère, on pouvait obtenir des conseils techniques.

Ce qui me frappe, c'est que lors de cette enquête, c'est-à-dire le jugement du 3 juin de cette année, on s'est servi de renseignements indépendants. C'est précisément ce qui me préoccupe.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Monsieur Sinclair, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Sinclair: Je ne veux pas que le Comité ait l'impression que l'enquête du juge Noel était une enquête faite par le ministère. Il s'agissait plutôt d'une commission d'enquête officielle faite en vertu des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, et le juge avait accès à tous les renseignements indépendants dont il avait besoin, quelle qu'en était la source. Je ne pense pas que l'on devrait laisser entendre que le juge Noel était au service du ministère ou agissait sous son influence.

M. McGrath: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je ne voulais pas mettre en doute la compétence ni l'intégrité du juge Noel. Tout ce que je veux vous dire, c'est que l'enquête Noel était une enquête judiciaire demandée par le ministère et donc, qu'elle en recevrait une contribution exhaustive. Cependant, l'autre enquête était une enquête indépendante menée consécutivement à une action, et cette enquête avait à sa disposition des renseignements indépendants. Je ne mets pas en doute l'intégrité du juge Noel, et je regrette beaucoup que vous ayez compris cela.

M. Pepin: Non, mais vous avez laissé entendre, monsieur McGrath, que le juge avait uniquement accès aux renseignements provenant du ministère.

[Texte]

Mr. McGrath: I did not say only. I indicated that the judge would have technical information available to him from the department.

Perhaps my colleague has a supplementary question. I consider this to be a very serious matter and one which is not going to go away.

Mr. Pepin: Mr. Sinclair is saying that the judge in the first inquiry had access to sources other than the department. That is what Mr. Sinclair tried to emphasize.

Mr. Forrestall: On the same point of order.

The Chairman: On the same point of order, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: The extraordinary difficulty that we find here, of course, is the conflict that arises between technical investigations and proceedings before a court of competent jurisdiction where a good lawyer in fact can control the finding before a court. The point that I think we are trying to get at and which concerns all of us is the damnable conflict that we find ourselves in. Now this is literally the second incident in a matter of weeks, Mr. Chairman, where a technical investigation has produced a finding different from the court finding. And we understand how that happens. The question of concern is, what are we doing to get around this massive problem? We get frustrated with enormous problems as we look down the road.

Mr. Pepin: And presumably that was the reason why the suggestion was made and I understand incorporated in a bill that an independent commission of inquiry would be created that would not work under the same umbrella as the present ones do now.

• 1200

An hon. Member: That is right.

Mr. Pepin: But the decision was made in the department to wait for the full value of Dubin and Grange. Before pursuing that, I can assure you I will be giving the utmost attention to the recommendations of Dubin and Grange, who obviously will comment on it.

The Chairman: The next questioner is Mr. Penner.

Mr. Penner: Mr. Chairman, I would like to begin by briefly describing for the minister a problem in northern Ontario which is being compounded by the transportation system and the way in which it is presently operating.

Briefly, sir, the problem is that in parts of northern Ontario there is severe competition at the present time for available wood fibre. The competition exists between the pulp and paper companies on the one hand and the small independent sawmills on the other. To alleviate the situation, the Ontario Department of Natural Resources quite rightly and quite properly has allocated some of the cutting rights from the large companies to the smaller timber companies on the condition that the pulp companies will receive the wood chips, which is a waste product for the timber companies but a product the pulp companies can use. That is a very logical and reasonable approach, but of course you have to move wood chips from the timber companies to the pulp mills; and that is

[Traduction]

M. McGrath: Je n'ai pas dit uniquement. J'ai dit que le juge aurait à sa disposition des renseignements techniques provenant du ministère.

Peut-être que mon collègue a une question supplémentaire. A mon avis, il s'agit d'une question très grave et je ne vais pas la laisser passer.

M. Pepin: M. Sinclair dit que le juge dans la première enquête avait accès à des sources autres que le ministère. C'est ce que M. Sinclair voulait souligner.

M. Forrestall: J'invoque le même Règlement.

Le président: Le même Règlement, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Les difficultés que nous connaissons dans le cas présent découlent du conflit qui existe entre des enquêtes techniques et un procès devant un tribunal compétent, où un bon avocat peut en fait contrôler les résultats de l'enquête. Le point que nous voulons faire ressortir et qui nous préoccupe tous, c'est le conflit regrettable dans lequel nous nous trouvons. C'est la deuxième fois en quelques semaines, monsieur le président, que nous constatons que les conclusions d'une enquête technique ont été différentes de celles du tribunal. Et nous comprenons comment cela arrive. Ce qui nous préoccupe, c'est comment allons-nous contourner cet énorme problème? Nous nous sentons frustrés par les problèmes immenses lorsque nous envisageons l'avenir.

M. Pepin: J'imagine que c'est la raison pour laquelle on a proposé la création d'une commission d'enquête indépendante dont les travaux seraient placés sous une direction autre que celle utilisée à l'heure actuelle. Je crois comprendre que cette idée a été intégrée à un projet de loi.

Une voix: C'est exact.

M. Pepin: Mais on a décidé au ministère d'attendre une évaluation complète de Dublin et Grange avant de poursuivre. Je puis vous assurer que je vais prêter la plus grande attention aux recommandations de Dubin et Grange, qui feront de toute évidence des commentaires à ce sujet.

Le président: Le prochain député à poser des questions est M. Penner.

M. Penner: Monsieur le président, j'aimerais commencer en décrivant brièvement au ministre un problème qui existe dans le nord de l'Ontario et qui est aggravé par le système de transport et son mode de fonctionnement actuel.

En bref, monsieur, le problème c'est que dans certaines régions du nord de l'Ontario, on se livre actuellement une âpre concurrence au sujet des fibres de bois disponibles. La concurrence oppose les sociétés de pâtes et papier aux petites scieries indépendantes. Afin d'améliorer la situation, le ministère ontarien des Ressources naturelles a très légitimement attribué certains des droits de coupe des grandes sociétés aux sociétés plus petites à condition que les sociétés de pâtes reçoivent les copeaux de bois, qui sont un déchet de production pour les sociétés d'exploitation du bois d'œuvre mais un produit utilisable par les sociétés de pâtes. C'est une décision fort logique et raisonnable, mais évidemment il faut transporter les copeaux de bois des sociétés d'exploitation du bois d'œuvre jusqu'aux

[Text]

where the transportation system comes into the picture, particularly our nationally owned railway, which some of us are under the impression exists to help unite the country, to do some small thing sometime to overcome regional disparity, which I was under the impression was a policy of this government.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Penner: But in fact we find that Canadian National, to the puzzlement of everyone, is working in a fashion and a manner which upset this delicate balance we are trying to achieve with an available resource.

Now to be specific, the market for wood chips for northeastern Ontario, if you can picture this in your mind, on a map along Highway 11, the Hearst-Calstock area—a great number of independent sawmill operators are shipping these wood chips to Thunder Bay and Red Rock. The best way to get them there is by rail car. Another way is to get them there by truck; but it is better to get them there by railway.

At one time the CNR would negotiate rates with the timber companies. They have ceased to do that. They are simply imposed now. They are simply told, this is what you will pay. And what has happened in the last 18 months is the rates are now no longer competitive with trucking. From June to December, 1978, you could ship 19 to 20 tons of wood chips from Calstock to Thunder Bay for \$580. In the second half of 1979 they raised that to \$590, and then at the beginning of this year it took a whopping increase to \$638. Meanwhile, you can ship the same quantity of wood chips by truck for \$580. But that truck will consume 100 to 110 gallons of fuel in making the return trip. I thought somewhere along the line we were concerned about conservation. Obviously that is not the case.

I was also under the impression—and, sir, one of your predecessors before this committee or in the House said—that with the national railway the setting of rates had to be competitive, and they were lower in some parts of the country than they were in another part of the country because they were competing with water rates. Whatever happened to that policy of being competitive; \$638 is far from being competitive with \$580.

• 1205

Now it is true that the receiver picks up the tab for the shipping. I am aware of that. The problem is that if the cost goes up so high, the receiver, being the large pulp and paper companies will say, Why bother getting wood chips; we might as well chop up our own round wood, thereby minimising the utilization of a precious resource. It is far better to make a two-by-four out of it first and then take the chips and put that through the pulp and paper process.

Mr. Chairman, I think I have gone on enough about describing the problem. Has the Minister any awareness of this serious freight-rate problem? Has the department at any time

[Translation]

usines de pâtes; c'est là qu'intervient le système de transport, surtout notre chemin de fer public, qui, pour certains d'entre nous, ne semble exister que pour aider à unir le pays, pour faire quelque chose de temps en temps pour réduire les disparités régionales. Et j'ai eu l'impression que ce gouvernement avait pour politique d'éliminer les disparités régionales.

Une voix: Bravo!

M. Penner: Mais nous constatons que les chemins de fer nationaux du Canada, à notre grand étonnement, fonctionnent d'une façon qui bouleverse cet équilibre délicat que nous essayons d'atteindre avec une ressource disponible.

Le marché des copeaux de bois pour la région du nord-est de l'Ontario—si vous pouvez vous représenter la carte le long de la route 11, dans la région de Hearst et Calstock—regroupent un grand nombre de scieries indépendantes; ces dernières expédient les copeaux de bois à Thunder Bay et à Red Rock. La meilleure façon de les transporter est par le chemin de fer. On peut toujours se servir de camions, mais les chemins de fer sont préférables.

A une certaine époque, les chemins de fer nationaux du Canada négociaient des tarifs avec les sociétés d'exploitation du bois d'œuvre. Ils ne le font plus. Ces tarifs sont tout simplement imposés à l'heure actuelle. On dit aux sociétés ce qu'elles vont payer. Ce qui s'est passé au cours des 18 derniers mois, c'est que les tarifs ferroviaires ont perdu leur caractère compétitif face au camionnage. Entre juin et décembre 1978, on pouvait transporter de 19 à 20 tonnes de copeaux de bois de Calstock à Thunder Bay pour \$580. Au cours du deuxième semestre de 1979, le tarif est passé à \$590 puis, au début de cette année, il a augmenté considérablement et se situe maintenant à \$638. Par ailleurs, on peut transporter par camion la même quantité de copeaux de bois pour \$580. Mais les camions consomment 100 à 110 gallons de carburant pour faire le voyage aller-retour. Je croyais que l'on s'intéressait à l'économie d'énergie. Ce n'est évidemment pas le cas.

J'ai également eu l'impression et, monsieur, l'un de vos prédécesseurs a dit devant ce Comité ou à la Chambre, que les chemins de fer nationaux devaient offrir des prix compétitifs et que les tarifs étaient plus bas dans certaines régions du pays que dans d'autres parce qu'ils faisaient concurrence aux tarifs de transport par bateau. Qu'est-il advenu de cette politique de tarifs compétitifs; \$638, c'est loin d'être concurrentiel avec \$580.

Il est vrai que le destinataire paye le transport. Je le sais. L'ennui, c'est que si le coût du transport monte à ce point, les destinataires, qui sont les grandes sociétés de pâtes et papier, diront: pourquoi se donner la peine d'acheter des copeaux de bois? Nous pourrions tout aussi bien couper notre propre bois rond, ce qui réduirait l'utilisation d'une ressource précieuse. Il vaut mieux fabriquer d'abord des deux par quatre puis utiliser les copeaux dans la fabrication de la pâte et du papier.

Monsieur le président, je crois avoir suffisamment décrit la situation. Le ministre est-il au courant de ce grave problème de tarifs de fret? Son ministère a-t-il eu des discussions à ce

[*Texte*]

discussed it with the Canadian National Railways? Are there any measures in force, any effective way that the government, in pursuing its other policies, including regional development, could do something about the rail transportation system so that these regional disparities, instead of being augmented, could be minimised?

I know you are going to say that I should talk to the CNR. I want to talk to the Ministry of Transport, not the CNR. I have talked to the CNR. Now I am talking to the minister.

In a letter dated March 26, 1980 from the President of the Canadian Transport Commission to one timber company, the Honourable E. J. Benson made this statement:

There is apparently an industry carrier task force actively engaged in seeking a satisfactory solution to the long-term rate increase problem.

Does the minister know anything about this task force? We have been, in my office, endeavouring to track them down to see whether they have had even one meeting and if they have come up with even one recommendation, all to no avail. So, Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, that is the problem.

The question really is, what can the Ministry of Transport do to help one ordinary member of Parliament solve a serious economic problem in an area that is suffering from regional disparity? Is there any help at all having exhausted all the other? Please, Mr. Minister, do not say, have a meeting with the CNR. We have done that, more than once, and we have had no satisfaction. Now I want to know what other recourse, if any, there is open for myself and those whom I represent.

Mr. Pepin: I am not familiar with this particular problem. I will ask the department in a moment if they are. I am familiar with that type of problem though. We had one just last week with B.C. as to the cost of transportation of coal to the port for export to the Pacific, and the same situation took place, that is, CN comes in with a rate and, quite naturally, almost inevitably, the client says that this rate is crassly commercial and does not take into account other objectives that the CN should have.

A very important person just gave me a quote. "CN is a business as well as a responsibility." They are asked to operate in a commercial way. Most of the rates have been deregulated and, consequently, they try to be competitive. Occasionally they will reduce their rate to compete with another mode, but when they see they cannot compete they just lose the sale.

You mention other considerations than transportation. You said, for example, that the question of regional development might be at stake in this case. I am not suggesting that you should go to CN but maybe you should go and see DREE and emphasise this particular aspect.

Let us hear from the department.

The Chairman: Mr. Kroeger.

[*Traduction*]

sujet avec le Canadien national? Y a-t-il des mesures actuellement en vigueur, des moyens efficaces qui permettraient au gouvernement, tout en cherchant à réaliser ses autres objectifs, notamment celui du développement régional, d'adapter le réseau de transport ferroviaire de façon à réduire, et non à accroître, les disparités régionales?

Vous me direz, je sais, de m'adresser au CN. Mais je veux parler au ministère des Transports, et non au CN. Je l'ai déjà fait. Maintenant je m'adresse au ministre.

Dans une lettre du 26 mars 1980 adressée par le président de la Commission canadienne des transports à une société d'exploitation du bois d'œuvre, l'honorable E. J. Benson écrivait:

Un groupe de représentants des entreprises de transport cherche actuellement des solutions satisfaisantes au problème à long terme de la hausse des tarifs.

Le ministre est-il au courant de l'existence de ce groupe? Mon bureau a essayé de le retrouver pour voir s'il s'était même réuni une fois et s'il avait fait une recommandation, mais nos efforts ont été vains. Monsieur le ministre, tel est le problème.

La question est la suivante: que peut faire le ministère des Transports pour aider un simple député à résoudre un grave problème économique dont souffre une région défavorisée? A-t-il d'autres recours, après avoir épuisé tous les autres? Monsieur le ministre, ne me dites pas: allez rencontrer les gens du CN. Nous l'avons déjà fait plus d'une fois, sans résultat. Je veux maintenant savoir quelles autres solutions s'offrent à moi et à ceux que je représente.

M. Pepin: Je ne connais pas ce problème particulier. Je vais demander tout à l'heure à mes fonctionnaires s'ils le connaissent. Toutefois, je connais ce genre de situation. Elle s'est produite la semaine dernière en Colombie-Britannique, quand il a été question du coût du transport du charbon vers le port d'où il est exporté vers le Pacifique; le CN propose un tarif et, tout naturellement, de façon presque inévitable, le client dénonce ce tarif basement commercial qui ne tient pas compte des autres objectifs que devrait poursuivre le CN.

Quelqu'un de très important vient de me fournir une bonne formule. «Le CN est une entreprise autant qu'une responsabilité». On lui demande de fonctionner comme une entreprise. La réglementation a été levée sur la plupart des tarifs et par conséquent, la direction essaye d'établir des tarifs compétitifs. Il arrive parfois que le tarif soit réduit pour faire concurrence à un autre moyen de transport, mais lorsqu'ils s'aperçoivent qu'ils ne peuvent soutenir la concurrence, ils perdent des contrats.

Vous parlez d'autres considérations que celle du transport. Vous dites, par exemple, qu'en l'occurrence, la question du développement régional est en cause. Je ne vous suggérerai pas de vous adresser au CN, mais peut-être au MEER pour souligner cet aspect.

Voyons ce que mes fonctionnaires ont à dire.

Le président: Monsieur Kroeger.

[Text]

Mr. Penner: I wonder if I could just comment on that, Mr. Chairman, for a moment?

• 1210

The Chairman: Your time is running short, Mr. Penner.

Mr. Penner: My time is running short? All right, I will speak quickly.

Nobody says this nationally-owned railway is not supposed to be a businesslike operation, but what we thought was going to be different in a company operating under the Crown is the standards of business. Everybody understands recovery costs, and that they are not in the regional development business. By their own admission this is one of the more lucrative hauls they have—they admit that. Thus, they are making excessive money and providing, I would like to add, Mr. Minister, a rather poor level of service. The availability of boxcars is spotty at best, and that sounds familiar I know. However, it comes down to the responsibility of the government to see that a corporation like this, while operating in a businesslike way, at the same time does not function in such a fashion that it frustrates other carefully developed government policies. It seems to me at that point, the minister quite legitimately ought to intervene and find out exactly in what way this Crown corporation is attempting to co-operate at least with the other policies of the federal government.

Mr. Pepin: I am sure I am not the first Minister of Transport to be put in that squeeze. Presumably CN is asked by the government to operate in the most efficient manner, without subsidies, and at the same time there are other factors, other objectives at hand.

The only thing I can say I will do, and I will do it very sincerely, is bring this myself—as opposed to you—to the attention of CN and ask them to look at it again. I do not see what I can do besides that. Otherwise, you will understand, I would be in the business of talking to CN every day for half of the day, because there are negotiations for contracts of this kind going on all the time. If the party, the client, the shipper, had the possibility of going back to the government each time to invoke other considerations than the commercial ones, the minister would spend all his time doing that, obviously. I will do my best, because you have brought up the case in a very convincing way, but as a general proposition, really I cannot see how I could be giving orders daily to CN to review a rate they have offered in the Maritimes, or in central Canada, or in western Canada.

Mr. Penner: Mr. Chairman, I just want the minister to be clear. I am not asking him to interfere in the day-by-day operations of the Canadian National Railway; of course not. The point I am making is there are government policies in effect, and these policies are being ignored, or in fact, contravened, by a Crown-owned corporation. Number one, they do not negotiate freight rates; they impose freight rates. They are not following a policy of being competitive with other forms of transportation.

An hon. Member: Hear, hear.

[Translation]

M. Penner: Pourrais-je faire quelques observations à ce sujet, monsieur le président?

Le président: Il vous reste peu de temps, monsieur Penner.

M. Penner: Il me reste peu de temps? Très bien, je vais faire vite.

Personne ne dit que le chemin de fer national ne doit pas fonctionner comme une entreprise, mais on s'attend qu'une société de la Couronne ait des critères commerciaux différents. Tout le monde comprend la nécessité de rentabiliser les opérations et l'on sait que cette société n'est pas là pour faire du développement régional. Ils reconnaissent eux-mêmes que c'est l'une de leurs opérations les plus lucratives. Elle rapporte donc des profits, même si j'ajouterai, monsieur le ministre, qu'ils fournissent un assez mauvais service. Dans le meilleur des cas, le nombre des wagons couverts est insuffisant, ce qui n'est pas une exception. Cependant, il incombe au gouvernement de s'assurer qu'une société comme celle-là, tout en étant gérée comme une entreprise, ne compromet pas la réalisation d'autres objectifs consciencieusement établis par le gouvernement. Il me semble que le moment est venu que le ministre intervienne et sache ce que cette société de la Couronne fait pour collaborer avec le gouvernement dans la poursuite de ses autres objectifs.

M. Pepin: Je ne suis pas le premier ministre des Transports, j'en suis sûr, à se trouver ainsi coincé. Le gouvernement demande sans doute au CN d'exploiter ses services de la façon la plus efficace sans subvention, mais cela ne l'empêche pas d'avoir d'autres objectifs à réaliser.

Tout ce que je peux vous promettre, très sincèrement, c'est de porter cette question à l'attention du CN en votre nom et de leur demander d'examiner le problème encore une fois. Je ne vois pas ce que je peux faire d'autre. Autrement, vous comprenez, je passerais la moitié de mes journées en pourparlers avec le CN, parce que des contrats de ce genre se négocient tous les jours. Si la partie intéressée, le client, l'expéditeur, pouvaient s'adresser au gouvernement chaque fois pour lui rappeler les éléments autres que commerciaux qui sont en cause, le ministre y passerait tout son temps. Je ferai de mon mieux, car vous avez très bien plaidé votre cause, mais en général, je ne me vois pas donner des ordres tous les jours au CN pour qu'il révisé un tarif proposé dans les Maritimes, dans le centre ou dans l'ouest du Canada.

M. Penner: Monsieur le président, je veux que le ministre me comprenne bien. Je ne lui demande pas de s'immiscer dans la gestion quotidienne du Canadien National; bien sûr que non. Ce que je veux faire ressortir, c'est que le gouvernement a établi des politiques et qu'une société de la Couronne n'en tient pas compte, va même jusqu'à les enfreindre. Tout d'abord, le CN ne négocie pas les tarifs de fret, il les impose. Il n'essaie pas de faire concurrence aux autres moyens de transport.

Une voix: Bravo!

[Texte]

Mr. Penner: They are running in the face of other attempts for regional development. They are running contrary to the policies of our government. Therefore, there ought to be a protest, in my view, at a very high level, especially now since CN can no longer poor-mouth the country, because they brag now that they are a profit-making corporation.

An hon. Member: Oh, yes. Self-serves.

Mr. Penner: I am not asking you to be on the telephone every day with Dr. Bandeen telling him how to run his company. I am concerned about the larger question of a Crown-owned corporation co-operating with the government in its policies for the development of this country.

• 1215

Mr. Pepin: And in this case, your reasoning is along the line that there is a regional development factor involved. That is your case, is it?

Mr. Penner: That is part of it.

Mr. Pepin: I would tend, and I do not pronounce judgment on these matters, to believe if there is such a factor in there then, in my outlook, it would be the responsibility of those in charge of regional development to make up the difference between the cost of the rate and what regional development necessitates. Anyway, I will bring it up with them once again.

The Chairman: Before we proceed to the next questioner, I would like to take a minute to respond to a comment made by Mr. Malone when I reminded Mr. Penner that his time was running out, that it was the fault of the system and I can hardly argue with that. As a matter of fact, in our first meeting of the Subcommittee on Agenda and Procedure it was established that each questioner should have at least 10 minutes. We purposely provided that guideline so that the Chair would have some leeway in allowing questioners to continue a particular line of questioning not to break the trend of questioning. I have tried to do that as the Chairman.

I have also, however, been mindful of the fact that there are many members sitting here who obviously have concerns and who obviously have questions to ask and I want to be as fair as possible to all members of the committee. But if the committee would like to devise a different system whereby members on the committee could be more effective in their work as members, then I want to tell you that I, as Chairman, am more than anxious to hear those proposals and to take them before the Subcommittee and Agenda and Procedure to try to make the committee as functional and as effective as we possibly can because I, too, have suffered the same frustrations many times when sitting on this and other committees.

I simply want to make it clear to you that my purpose is not to break up lines of questioning but try to give members as much leeway as possible and to hear as many members as possible. Our next questioner now is Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. I appreciate those last comments, I think they were well worth listening to. I would like to cover two points if I may and be as brief as I can.

[Traduction]

M. Penner: Il va à l'encontre des tentatives faites par ailleurs pour stimuler le développement régional. Il va à l'encontre des politiques de notre gouvernement. par conséquent, à mon avis, une protestation s'impose au sommet, surtout maintenant que le CN ne peut plus jouer les démunis, puisqu'il se vante maintenant d'être une entreprise rentable.

Une voix: Oh oui. Ils pensent d'abord à eux.

M. Penner: Je ne vous demande pas de téléphoner tous les jours à M. Bandeen pour lui dire comment gérer son entreprise. Ce que je dis, c'est qu'une société de la Couronne devrait collaborer avec le gouvernement dans ses efforts pour développer le pays.

M. Pepin: En l'occurrence, vous soutenez que le développement régional est en cause. C'est votre argument, n'est-ce pas?

M. Penner: En partie.

M. Pepin: Je ne veux pas me prononcer là-dessus, mais si ce facteur est en cause, à mon avis, il revient aux responsables du développement régional de compenser l'écart entre le tarif et les besoins du développement régional. Quoi qu'il en soit, j'aborderai cette question encore une fois avec eux.

Le président: Avant de poursuivre, j'aimerais prendre un instant pour répondre à une remarque faite par M. Malone lorsque j'ai rappelé à M. Penner qu'il lui restait peu de temps. M. Malone a dit que c'était la faute du système et je peux difficilement le contredire. En effet, lors de la première réunion du Sous-comité du programme et de la procédure, il a été décidé que chaque député disposerait d'au moins dix minutes pour poser des questions. Nous avons établi cette directive précisément pour que le président puisse permettre aux députés de poser des questions sur un même sujet sans interruption. C'est ce que j'ai essayé de faire.

Toutefois, je n'oublie pas que de nombreux députés ont des préoccupations à exprimer et des questions à poser et je tiens à être aussi juste que possible envers tous les membres du comité. Mais si le comité désire adopter un autre système qui permettrait aux députés de s'acquitter de leurs tâches de façon plus efficace, en tant que président, je suis tout à fait prêt à entendre ces suggestions et à les soumettre au Sous-comité du programme et de la procédure, si elles peuvent améliorer le fonctionnement du comité. Moi aussi, je me suis trouvé dans la même situation ici même et dans d'autres comités.

Je voulais simplement vous expliquer que je ne veux pas interrompre des séries de questions, mais laisser le plus de liberté possible aux députés et donner la parole au plus grand nombre possible. Le prochain sur la liste est M. Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous remercie de vos observations, qui étaient fort intéressantes. J'ai deux questions à aborder et j'essaierai d'être aussi bref que possible.

[Text]

First of all, I wonder if the minister would care to comment on the report yesterday that the Canadian Wheat Board is going to be issuing permits to bring in American barley. The concern that I have—I wonder, and it may be too soon for the minister to have any details but I hope, if he does not have the information, he would be prepared to get it to us—is in knowing how the permits are going to be allocated; in other words, if they are going to bring in so many thousand tons or million bushels, how the permits are going to be allocated between the different people or companies that want to bring in the barley.

I would be interested in knowing, if he has the information, how much barley is intended to be brought in at this time. And I think the more important point is that I would like to get some kind of undertaking from the minister if he would be prepared to take a look at the whole delivery pattern going back for probably 15 months to get some kind of idea why we got ourselves into a situation like this where, in fact, we do need to bring in American barley. I think there are some very important questions that need to be answered here on the quota-setting mechanism that the Canadian Wheat Board has.

And, finally, information that I have been able to get yesterday afternoon and this morning leads me to believe the Americans are very concerned about why we should be bringing in barley. There is a feeling across the line that we have not been honouring our commitments under the embargo and, in fact, that we have been sending our barley to Russia. The reason we need barley now to handle our own needs at home here is because we have exported barley to the Soviets against what we have been saying as far as keeping our commitments with the Americans, relative to the embargo on moving grain. I think that last point is a rather serious one. I would be interested in hearing the minister respond to those if he can.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: ... May I say that the Minister of State for the Canadian Wheat Board has already written to one of your colleagues—if it is not to you; I do not remember—it is the member for Prince Albert, to suggest that he would be very keen to appear before the Committee on Agriculture to answer questions having to do with the administration of permits and so on.

Mr. Mayer: Well, I was ...

Mr. Pepin: Go ahead.

• 1220

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I was going to say that I would be interested though in getting some kind of a written reply in terms of what the minister's thinking is on why, when Canada really is a net exporter of feed grains, we should find ourselves oversold and why, in fact, we have to issue permits to bring in American dollars. If we are exporting grain, it seems to me we have done something very foolish in telling our producers what to grow; it does not help Canada's balance of payments; it does not help the value of our money; it does not help our interest rates. It does not help any of those things. If there are some problems

[Translation]

Tout d'abord, j'aimerais savoir ce que le ministre pense de la décision annoncée hier par la Commission canadienne du blé de délivrer des permis d'importation d'orge américain. Le ministre n'a peut-être pas encore de détails à ce sujet mais s'il n'a pas ces renseignements, j'espère qu'il pourra les obtenir pour nous. J'aimerais savoir comment les permis seront répartis; en d'autres termes, si l'on importe tant de milliers de tonnes ou tant de millions de boisseaux, comment répartira-t-on les permis entre les différentes parties ou sociétés qui veulent importer de l'orge.

S'il le sait, j'aimerais que le ministre nous dise combien d'orge on compte importer. Ce qui est plus important, j'aimerais que le ministre s'engage à examiner le nombre de livraisons qui ont été faites depuis quinze mois environ pour savoir comment il se fait que nous soyons obligés d'importer de l'orge américain. On peut se poser bien des questions sur le mécanisme de fixation des quotas de la Commission canadienne du blé.

Enfin, d'après des renseignements que j'ai obtenus hier après-midi et ce matin, les Américains se demandent bien pourquoi nous importons de l'orge. Certains croient que nous n'avons pas respecté l'embargo et que nous avons expédié de l'orge en Russie. Si nous avons maintenant besoin d'importer de l'orge pour la consommation intérieure, c'est parce que nous en avons exporté aux Soviétiques malgré les engagements que nous avions pris auprès des Américains sur l'embargo pour le transport des céréales. Cette accusation me paraît assez grave. J'aimerais savoir ce que le ministre en pense.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Le ministre d'État chargé de la Commission canadienne du blé a déjà répondu par écrit à l'un de vos collègues, si ce n'est vous je ne me souviens plus, c'est le député de Prince Albert. Il se dit prêt à comparaître devant le Comité de l'agriculture pour répondre à des questions sur l'octroi des permis, notamment.

M. Mayer: Eh bien, j'allais ...

M. Pepin: Allez-y.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: J'allais dire que ce qui m'intéresserait cependant, ce serait d'obtenir une réponse écrite du ministre dans laquelle il nous préciserait pourquoi, puisque notre pays est un exportateur net de céréales fourragères, nous devons effectuer des ventes excessives, pourquoi nous devons émettre des permis pour permettre l'apport de dollars américains. Si nous exportons des céréales, il me semble que nous avons fait preuve d'une grande légèreté lorsque nous avons indiqué à nos agriculteurs ce qu'ils devaient faire pousser. Cela n'améliore pas notre balance des paiements, ni ne renforce la valeur de notre

[Texte]

we need to know what they are so that we do not get ourselves into the same kind of situation down the road. And I realize that the Minister of State for the Canadian Wheat Board does not sit in the House of Commons, but I would like to get some kind of assurance from the minister.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: When Mr. Argue talked to me about that yesterday, he informed me that this was going to be done today. Unfortunately, I have not read the communiqué. Have you read it?

Mr. Mayer: No, I have not.

Mr. Pepin: I have not read it yet. It probably answers some of the questions you have raised. The impression I have is that the Canadian Wheat Board was playing a very delicate balancing act between the requirements of the domestic market and the requirements of honouring contracts internationally. As there was feed available in the United States at this time, it was probably a question of timing, of location, as well as honouring our own contracts he thought it would be worthwhile to import these supplies.

Mr. Mayer: The whole point of my concern is that when Canada does grow so much grain and we are net exporters why should we so misallocate our acres to production that we end up in a situation like we are in now and, I would be interested in getting some kind of an analysis of why we are here. If we did make some mistakes, we need not make the same mistakes down the road.

I would like to pursue another topic, if I could, Mr. Chairman, and that is to do with the Brandon air service and the minister is aware of my concern there, as well as the concern of the member from Brandon-Souris, when in answer to a question in the House on May 29, he said:

I am trying to help matters move faster.

I would like to ask him now if he has had a chance to encourage the CTC to set a date for hearings so that we can look forward to some kind of "an implementation" of what was announced as a policy by the previous Minister back on November 21, when he made that route available to a regional service. I gather that the minister supports that policy and, if he does, I would be interested in knowing if he intends to see that hearings are held some time in the near future so that this thing can come to a head.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I do not think I have extracted from the CTC a specific date on that and I am not trying to, but the CTC is quite aware of representations made, for example, by the mayor of Brandon and others with respect to the activation of the inquiry process. My main contribution to the CTC at this time is probably to get them more man-years. As you will recall, last year they were deprived of about 100 people as a result of the cuts you had last year. I am now trying to help them recover by applying to Treasury Board to get some of the

[Traduction]

monnaie, ni encore n'améliore la situation de nos taux d'intérêt. Cela n'aide aucune de ces situations. S'il existe des problèmes, nous devons les connaître afin d'éviter de nous retrouver dans la même situation plus tard. Je n'ignore pas que le ministre d'État chargé de la Commission canadienne du blé ne siège pas à la Chambre des communes, mais j'aimerais quand même obtenir des assurances de la part du ministre ici présent.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Lorsque M. Argue a discuté de cette question avec moi hier, il m'a laissé savoir que ce serait fait aujourd'hui. Malheureusement, je n'ai pas lu le communiqué. L'avez-vous fait, vous?

M. Mayer: Non, je ne l'ai pas lu.

M. Pepin: Je ne l'ai pas encore lu. Il répond probablement à certaines des questions que vous avez soulevées. J'ai l'impression que la Commission canadienne du blé essaie de maintenir un équilibre très précaire entre les besoins du marché national et les exigences découlant de contrats internationaux. Comme les céréales fourragères sont disponibles aux États-Unis en ce moment, il s'agit probablement d'une question de moment opportun, de lieu ainsi que de l'obligation dans laquelle nous nous trouvons d'honorer nos contrats qui font qu'il a estimé qu'il voudrait la peine d'importer ces approvisionnements.

M. Mayer: Ce qui me préoccupe, c'est le fait que le Canada cultive tant de céréales, que nous sommes des exportateurs; pourquoi donc affectons-nous si mal nos terres à la production que nous nous retrouvons dans la situation actuelle. J'aimerais que l'on effectue une analyse des raisons de cette situation. Si nous avons commis des erreurs, il n'est pas nécessaire que nous les répitions plus tard.

Monsieur le président, j'aimerais aborder un autre sujet, il s'agit du service aérien de Brandon qui me tient à cœur, comme le ministre ne l'ignore pas. Il préoccupe également le député de Brandon-Souris puisque ce dernier y a fait allusion dans une réponse à une question posée en Chambre le 29 mai, et je cite:

J'essaie de faire accélérer les choses.

J'aimerais donc savoir s'il a eu l'occasion d'encourager la CTC à fixer une date pour la tenue d'audiences afin que nous puissions assister à une «mise en œuvre» de ce que le ministre précédent a annoncé comme une politique, le 21 novembre; il s'était alors engagé à offrir cette liaison à un service régional. Je suppose que le ministre appuie cette politique et, si tel est le cas, j'aimerais savoir s'il a l'intention de faire tenir des audiences dans un avenir rapproché afin qu'on puisse régler la question.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je ne crois pas avoir demandé à la CTC de préciser une date pour de telles audiences et je ne tente de le faire, mais la Commission est certainement au courant des démarches entreprises, par exemple, par le maire de Brandon et d'autres, pour qu'on accélère le processus d'enquête. Pour ma part, ma principale contribution au travail de la CTC, à l'heure actuelle, est de lui fournir davantage d'années-personnes. Vous vous rappelez sans doute que l'année passée, cet organisme a été privé d'environ 100 personnes à la suite des

[Text]

people back. The increase of work at the CTC is obvious and, with a decrease of manpower, they are not in a position to render decisions as fast as they would like to. They need some help and I am trying to provide it.

Mr. Mayer: Is there any possibility that that route could be awarded without a hearing? There is no subsidy applied for with the application by TWA. Why could we not go ahead and award the route without a hearing?

Mr. Pepin: Because that is what the law says—there should be a decision by the CTC first.

Mr. Mayer: But the CTC could decide that there does not need to be hearings and award the route. If that were the case it would save some time and some man-years as far as the CTC is concerned.

Mr. Pepin: Well, you know, it is the usual case. If you do that, those who oppose or those who would like to be heard will complain. I do not see a way of avoiding that. That is the normal procedure.

Mr. Mayer: I would hope that all the interventions of which a lot seem to be rather frivolous although I am sure the people who put them in might object to me using the word "frivolous" . . .

• 1225

Mr. Pepin: They might.

Mr. Mayer: Yes. But the point is that that route has been applied for in good faith by PWA. I am not so sure how long their application is going to sit before they may want to take another look at it. The point I am making is that that area of the country has been without service for I do not know how many years, and if there is any way that the minister could put a priority on it to speed it up, I am sure the people of that area would very much appreciate whatever efforts he could make on their behalf. I would urge him to do whatever he can in that regard.

Mr. Pepin: I will.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. Before I proceed to the next questioner, who is Mr. Turner, may I ask the committee what the disposition of members is with regard to our adjournment time today?

An hon. Member: You can do without me.

The Chairman: Shall we hear Mr. Turner and I will try to keep the list so that when we go back on estimates we will proceed from where we left off?

Mr. McDermid: A point of order. When might we be back on estimates?

The Chairman: That is a decision, Mr. McDermid, that will have to be made by the subcommittee. I cannot answer it at

[Translation]

coupures qu'on a alors effectuées. Je tente donc de les aider à récupérer certains de ces employés en en faisant la demande au Conseil du Trésor. La charge de travail a manifestement augmenté à la Commission et, compte tenu d'une diminution du personnel, elle n'est pas en mesure de rendre les décisions aussi rapidement qu'elle le voudrait. Elle a donc besoin d'aide et je m'emploie à lui en fournir.

M. Mayer: Est-il possible qu'on décide d'accorder cette liaison sans tenir d'audiences? La demande de la TWA ne s'accompagne d'aucune demande de subvention. Pourquoi ne pouvons-nous pas aller de l'avant et accorder la liaison sans tenir d'audience?

M. Pepin: Parce que la loi nous y oblige . . . il faut que la CTC rende sa décision d'abord.

M. Mayer: La CTC peut pourtant décider qu'il n'est pas nécessaire de tenir de telles audiences et accorder la liaison en question. Si tel était le cas, cela épargnerait du temps et des années-personnes pour ce qui est de la CTC.

M. Pepin: Eh bien, c'est la procédure normale. Si l'on fait comme vous proposez, ceux qui s'opposent à un tel projet ou qui veulent se faire entendre, se plaindront. Je ne vois donc pas comment nous pouvons échapper à cette procédure car elle est normale.

M. Mayer: J'espère que toutes les interventions, dont bon nombre me semblent plutôt oiseuses, bien qu'on s'objectera probablement à ces paroles . . .

M. Pepin: Il se peut qu'ils protestent effectivement.

M. Mayer: Oui. Toutefois, la demande de la PWA a été faite de bonne foi. Je ne sais combien de temps il faudra avant qu'on examine de nouveau leur dossier. Là où je veux en venir, c'est que cette région du pays est sans service depuis je ne sais combien d'années, et si le ministre peut trouver un moyen quelconque pour lui accorder la priorité qu'elle mérite, pour accélérer les choses, je suis certain que les habitants seront sensibles à ses efforts. Je le presse donc instamment de faire tout ce qu'il estime possible à cet égard.

M. Pepin: Je le ferai.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Mayer. Avant de donner la parole à M. Turner, j'aimerais savoir ce que pensent les membres de notre heure de levée de séance aujourd'hui?

Une voix: Vous pouvez vous passer de moi.

Le président: Allons-nous donc accorder la parole à M. Turner, puis la prochaine fois, accorder la parole dans l'ordre établi aujourd'hui, lorsque nous nous réunirons à nouveau pour étudier le budget?

M. McDermid: Rappel au Règlement. Quand serons-nous à nouveau saisi du budget?

Le président: Monsieur McDermid, c'est le Sous-comité qui devra prendre cette décision. Je ne suis pas en mesure de vous

[Texte]

this time, but I hope within the next few days to have another meeting with the subcommittee after consultation with the representatives of the parties.

Mr. Malone: Could we have a turn after Mr. Turner?

The Chairman: After Mr. Turner.

Mr. Harquail: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, from what you say, will there be an understanding, then, that we are going to come back to estimates, or is there the possibility that we would not have the chance, the opportunity, to discuss them before, possibly, the fall?

The Chairman: Mr. Harquail, again, I cannot give you a definite answer to that question. It was the decision of the subcommittee, which the committee approved, that our priority for this period of time would be the bills referred to the committee, in view of the fact that we have until November 9, I believe it is, to consider estimates. Because of that, the committee decided that it should deal with the bills first, and that is our next step. Our next series of meetings will in fact deal with Bill C-18. So until the subcommittee meets again in a few days, I will not be able to answer that question. But as you noted from the report I gave earlier in the meeting, we have a full schedule of meetings now up to and including July 3. So we will have to meet to discuss the reports, the clause-by-clause study of the bill, and where we will go from there.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, in view of and because of all the stated reasons, then, would it not be fair to complete the questioning on estimates for today?

The Chairman: That might well be, if members of the committee want to go on until 2 o'clock.

Mr. Malone: Would it take that long?

An hon. Member: How about 8 tonight?

Mr. Malone: Will it take that long?

The Chairman: If the minister and his officials are available, I can . . . If you wish to leave it with me, I will try to arrange a meeting for 8 o'clock tonight, if it is possible and agreeable to all sides of the committee?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed? Mr. Malone.

An hon. Member: No.

Mr. Harquail: From what you have in front of you now, it would not be reasonable to try to approach it . . .

The Chairman: It would not be reasonable in view of the fact that people have other commitments, the normal adjournment time of this committee being 12.30 p.m.

Mr. McGrath: Just to remind you Mr. Chairman, there is probably a vote tonight. The seven-hour debate that we are on now—there will probably be a recorded division following it.

[Traduction]

répondre en ce moment, mais j'espère rencontrer le Sous-comité d'ici quelques jours après avoir consulté les représentants des partis.

M. Malone: Pouvons-nous intervenir après M. Turner?

Le président: Après M. Turner.

M. Harquail: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, peut-on conclure de vos propos que nous allons étudier à nouveau le budget, ou au contraire, que nous n'aurons pas la possibilité d'en débattre avant l'automne peut-être?

Le président: Monsieur Harquail, encore une fois, je ne suis pas en mesure de vous donner une réponse définitive. Le Sous-comité a décidé, avec l'approbation du Comité, que notre priorité pour le moment portera sur les projets de loi qui nous seront renvoyés, cela étant donné que nous avons jusqu'au 9 novembre, je crois, pour étudier le budget. C'est pour cette raison que le Comité a décidé de commencer par les projets de loi, et cela constitue la prochaine étape. Nos prochaines réunions seront donc consacrées à l'étude du Bill C-18. Par conséquent, d'ici la prochaine réunion du Sous-comité dans quelques jours, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. Vous avez toutefois dû noter, d'après le rapport que j'ai distribué plus tôt au cours de la réunion, que nous avons déjà un calendrier de réunions très chargé jusqu'au 3 juillet. Nous devons donc discuter des rapports, effectuer l'étude article par article du projet de loi puis nous verrons ce que nous ferons à partir de là.

M. Harquail: Monsieur le président, étant donné toutes les raisons que vous venez de nous donner, ne serait-il pas plus juste de faire porter le reste des questions d'aujourd'hui sur le budget?

Le président: La chose est bien possible, si les membres du Comité veulent travailler jusqu'à 14 h 00.

M. Malone: Est-ce que ce serait si long?

Une voix: Que pensez-vous de 20 heures?

M. Malone: Est-ce que ce sera si long?

Le président: Si le ministre et ses hauts fonctionnaires sont libres, je puis . . . si vous désirez vous en remettre à moi, je tenterai d'arranger une réunion pour 20 heures si cela est possible et convient à tous les partis.

Des voix: D'accord.

Le président: Vous êtes d'accord? M. Malone.

Une voix: Non.

M. Harquail: D'après les réactions que vous observez maintenant, il n'est pas raisonnable de tenter de le faire.

Le président: Ca n'est pas raisonnable étant donné que les membres ont d'autres engagements, l'heure normale de la levée de la séance de ce Comité étant 12 h 30.

M. McGrath: A titre de rappel, monsieur le président, il y aura probablement un vote ce soir. Il y a un débat de 7 heures en cours et à son issue, il y aura probablement un vote nominal.

[Text]

Mr. Pepin: Just want to say that I am quite eager to come back once you have finished your rounds.

The Chairman: Well, as soon as we adjourn we will look into the possibility of getting a location for a meeting tonight. I understand the minister and his officials are prepared to meet the committee again tonight. If that is the case, may I suggest then that we adjourn now and proceed to set up a meeting for 8 o'clock tonight.

An hon. Member: Agreed.

The Chairman: At which time, Mr. Turner will be the first questioner.

I thank members of the committee and the witnesses who appeared today. Thank you very much.

EVENING SITTING

• 2014

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1981 by resuming consideration of Vote 1, Departmental Administration Program under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program
Budgetary

Vote 1—Departmental Administration—Operating
expenditures—\$59,298,800

The Chairman: I want to welcome again the Minister of Transport, the Hon. Jean-Luc Pepin, and his officials. Unless the committee insists, I will not ask him to reintroduce his officials since they were introduced at the earlier session of this meeting this morning, and the same officials are back tonight.

• 2015

I do not know if the minister wants to add anything to what he said this afternoon.

Mr. Pepin: No, no.

The Chairman: Fine. I shall immediately go to the questioning, as agreed at the end of our morning session. We will continue with the list as it was composed at that time and we will begin with Mr. Turner. I would ask the co-operation of the members in making their questions as brief and succinct as possible so that all members who have their names on the list will have an opportunity to be heard during this session.

Mr. Turner, please.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Minister, are you or the officials of Transport Canada and officials of the CTC interested in rail safety?

Mr. Pepin: Passionately, Mr. Turner. I am very serious when I say that.

Mr. Forrestall: Is that with a passion scarcely human?

[Translation]

M. Pepin: Je tiens seulement à dire que je serai tout à fait heureux de revenir une fois que vous aurez terminé vos questions.

Le président: Eh bien, aussitôt que nous aurons levé la séance, nous étudierons la possibilité de trouver une salle de réunion pour ce soir. Je crois donc comprendre que le ministre et ses adjoints sont disposés à nous rencontrer à nouveau ce soir. Si tel est le cas, je propose que nous levions la séance maintenant et nous réunissions ce soir à 20 h 00.

Une voix: D'accord.

Le président: M. Turner sera alors le premier à prendre la parole.

Je remercie les membres du comité et les témoins qui ont assisté à notre réunion aujourd'hui. Merci beaucoup.

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre, je vous prie. Nous reprenons l'étude de notre mandat qui porte sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981 et, plus particulièrement, l'étude du crédit 1^{er} du ministère des Transports, Programme de l'administration centrale.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale
Budgétaire

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$59,298,800.

Le président: Une fois de plus, je souhaite la bienvenue au ministre des Transports, l'honorable Jean-Luc Pepin, ainsi qu'à ses collègues. A moins que vous n'insistiez, je ne lui demanderai pas de nous présenter ses témoins puisqu'il l'a déjà fait ce matin et que les mêmes personnes sont ici ce soir.

Je ne sais pas si le ministre a quelque chose à ajouter à ce qu'il nous a dit cet après-midi.

M. Pepin: Non, non.

Le président: Parfait. Nous allons donc passer aux questions, comme convenu à la fin de la séance de ce matin. Je suis la liste que nous avons déjà et je donne la parole à M. Turner. Je vous demande à tous de poser des questions aussi brèves et succinctes que possible pour que tous ceux qui souhaitent intervenir puissent le faire.

Monsieur Turner, je vous en prie.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur le ministre, est-ce que vous-mêmes, vos collègues de Transport Canada et les gens de la CTC vous intéressez vraiment à la sécurité des chemins de fer?

M. Pepin: Passionnement, monsieur Turner. Et c'est avec beaucoup de sérieux que je le dis.

M. Forrestall: Une passion presque inhumaine, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Pepin: No, no, that is great human passion. I have been in this job for three months or a bit more, and I have developed a great preoccupation with security. Every morning when I listen to the news I react most alarmingly to the number of accidents. I am told that this is partly because I have become the minister; that this comes with the job. That proportionately, relatively speaking, the number of accidents may not be higher than it was before I became the minister and I hope so certainly. But I just want to assure you that it is going to be a major priority for my attention as Minister of Transport.

Mr. Turner: Can you tell me, Mr. Minister, who has the power to impose safety rules on the railroads; the minister, the CTC or who?

Mr. Pepin: I guess it is a combination, is it not? I guess the regulations are produced by the CTC and the department, but I am quite sure the minister can object to some and can ask for revisions, can ask for amendments.

Mr. Turner: If you are interested in safety, why did you allow the CNR and CPR officials to lay off 450 CNR carmen and 250 CPR carmen on June 15? These are the very men who repair and inspect the railway cars.

Mr. Pepin: I am sure that nothing has changed in the safety aspect because of these layoffs, which I regret, of course, very, very much. The same regulations apply as applied before, in the same way. The layoffs themselves are due to a slowdown in economic activities, and the proof of that is where economic activity has not slowed down. For example, in Western Canada there have been no layoffs. So I am sure, Mr. Turner, that security is not jeopardized by the layoffs.

Mr. Turner: I disagree with you, sir.

Mr. Pepin: Okay.

Mr. Turner: With the public outcry after such unfortunate accidents as the derailments in Mississauga, Ontario, MacGregor, Manitoba, Cornwall, Ontario, London, Ontario, Cayuga, Ontario in the last two weeks, the shortage of grain cars, the great number of unrepairs cars stored across the nation, the question coming to mind is, will the layoff actually be in the best interests of all concerned?

Mr. Pepin: I asked people yesterday or today, I do not remember, to look at the rehabilitation of boxcars. As you well know, the government has paid 50-50 with the railways for the rehabilitation of a good number of boxcars; if my memory serves me well, about 5,000. My information is that, although I hesitate to say "all", a high percentage of boxcars that could be rehabilitated have been rehabilitated. My information is that the boxcars that are not being rehabilitated can hardly be rehabilitated, at least for the purpose of transporting grain.

Mr. Turner: I disagree with you. We have cars stored at London, Cayuga and Hepworth in Toronto. Fort Erie, Hamilton. On June 16, which was yesterday, Kellogg Company of

[Traduction]

M. Pepin: Non, pas du tout, une passion tout ce qu'il y a d'humaine. Voilà trois mois que j'occupe ce poste, peut-être même un peu plus, et je suis de plus en plus conscient des problèmes de sécurité. Chaque matin quand j'écoute les nouvelles, c'est avec un sentiment d'alarme que j'entends parler des accidents nombreux qui se produisent. On me dit que cela est dû au fait que je suis ministre, que cela fait partie de mes fonctions que, proportionnellement, il n'y a pas plus d'accidents qu'il n'y en avait avant que je devienne ministre; en tous cas, j'en espère, mais je peux vous assurer que ce sera une des mes principales préoccupations de ministre des Transports.

M. Turner: Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, qui a le pouvoir d'imposer des règlements de sécurité aux chemins de fer; le ministre, la CTC, qui?

M. Pepin: L'un et l'autre, n'est-ce pas? Les règlements sont préparés par la CTC et par le ministère, mais le ministre doit certainement pouvoir s'opposer à certains d'entre eux et demander des révisions, des modifications.

M. Turner: Si vous vous intéressez à la sécurité, pourquoi avez-vous autorisé le CN et le CP à mettre à pied le 15 juin 450 préposés à l'entretien des wagons du CN et 250 préposés à l'entretien des wagons du CP? Ce sont précisément les employés qui inspectent et réparent les wagons de chemins de fer.

M. Pepin: Je suis certain que ces mises à pied n'ont en rien porté atteinte à la sécurité, ce qui ne m'empêche pas de les déplorer sincèrement. Les règlements qui s'appliquaient auparavant s'appliquent toujours et de la même façon. Les mises à pied proprement dites ont été rendues nécessaires par un ralentissement des activités économiques et la preuve en est que, dans les régions où l'activité économique n'a pas ralenti, dans l'Ouest du Canada par exemple, il n'y a pas eu de mises à pied. Je suis donc tout à fait certain, monsieur Turner, que les mises à pied ne portent pas atteinte à la sécurité.

M. Turner: Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur.

M. Pepin: Bon.

M. Turner: Compte tenu de l'indignation du public après des accidents aussi regrettables que le déraillement de Mississauga en Ontario, ceux de MacGregor au Manitoba, de Cornwall, Ontario, London, Ontario, Cayuga, Ontario, compte tenu de la pénurie de wagons à céréales et de la quantité de wagons hors d'état dans tout le pays, on peut vraiment se demander si ces mises à pied servent vraiment mieux les intérêts de tous ceux qui sont concernés.

M. Pepin: J'ai demandé hier ou aujourd'hui, je ne me souviens pas, qu'on étudie la question de la remise en état des wagons. Comme vous le savez, le gouvernement a accepté de partager moitié moitié avec les chemins de fer les frais de remise en état d'un grand nombre de wagons, environ 5,000, si je me souviens bien. Je sais qu'une bonne partie des wagons qui pouvaient être remis en état l'ont été, peut-être même tous. On me dit que ceux qui ne l'ont pas été n'en valaient pas vraiment la peine, du moins pour le transport des céréales.

M. Turner: Je ne suis pas d'accord avec vous. Nous avons des wagons qui sont entreposés à London, à Cayuga et à Hepworth en Ontario; nous en avons à Fort Erie, et à Hamil-

[Text]

Canada Limited ordered 24 CNR cars and there were no cars to give them. So they immediately said if they are not here at a certain time, they would call the CPR which is close by. CNR laid off 12 inspectors at London, 39 at Toronto, 4 in Hamilton, and 5 at Fort Erie. Now, these men are 57 and a half, 58 and 59 years of age and they have approximately 33 to 34 years of service. That is a lot of service to have on any railroad. You say that they were repairing these cars. Well, how can they be repairing the cars? Whatever way you go in Canada, the cars are sitting there being repaired. It makes sense to me that when the railroad slows down in business, the cars should be repaired so when you get busy the cars are immediately ready to go into service. Now that makes sense. If it makes sense they certainly do not do it on the CNR and the CPR.

• 2020

Mr. Pepin: Everything you say, Mr. Turner, is taken with great respect by the minister and everything that you are saying now I will have investigated. I will request answers to the question you raised. The answers I have given up to now have been provided to me in recent days and I am giving you now the best of information that I have. If I may ask you a question in turn, do you mean to say that some of the boxcars that you are referring to can be rehabilitated? They are not the 12-foot door, one they have the six-foot door and they can be used for . . .

Mr. Turner: By the employees. Just a slight repair job and they can be on the road.

Mr. Pepin: We will look into that.

Mr. Turner: Well, after the Mississauga wreck last November, safety was high on the priority list for the CNR. Now, I am informed that the safety conditions have slipped badly in the last few months. Why, if you are still interested in safety?

Mr. McDermid: They are waiting for the report.

Mr. Pepin: I would like to get all of the information you can give me. As a way of indicating my interest, the first bill that I authorized for reintroduction in the House, the transportation of dangerous goods. That is an indication, hopefully, of the importance I give to it. Secondly, I have been told by everybody that due to cuts of last year—you remember them—the CTC did not have the personnel that they thought they needed in the present circumstances. So I moved as rapidly as I could to support . . .

Mr. McDermid: Slow down there, be careful.

Mr. Pepin: Whatever the reason I said, I do not know what the real reasons were.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Forrestall, on a point of order.

Mr. Forrestall: The point that needs some clarification is from which administration came the directive for the cut. The impression . . .

[Translation]

ton. Le 16 juin, c'est-à-dire hier, la compagnie Kellogg Canada Limitée a demandé au CN 24 wagons et ne les a pas obtenus. La compagnie a immédiatement déclaré que si les wagons n'étaient pas là à tel moment, elle appellerait le CP, qui se trouve tout pris. Le CN a mis à pied 12 inspecteurs à London, 39 à Toronto, 4 à Hamilton et 5 à Fort Erie. Ce sont des hommes âgés de 57 ans et demi, 58 et 59 ans et qui ont 33 ou 34 ans de service. Ce sont de beaux états de service, pour n'importe quel chemin de fer. Vous dites qu'ils réparent les wagons. Comment pouvez-vous prétendre qu'ils réparent les wagons quand partout au Canada on voit des wagons qui ne servent à rien. Ce qui serait logique, c'est qu'en période de ralentissement des activités du chemin de fer, on en profite pour réparer les wagons, qui seraient alors disponibles dès que la situation s'améliore. Voilà qui serait logique. Logique peut-être, mais en tout cas, ce n'est pas la politique du CN ou du CP.

M. Pepin: Monsieur Turner, le ministre écoute avec beaucoup de respect tout ce que vous dites et il a l'intention de demander des renseignements approfondis sur tout cela. Je demanderai qu'on me fournisse des réponses aux questions que vous avez posées. Les réponses que je vous ai données m'ont été communiquées depuis quelques jours et sont les plus précises dont je dispose. Permettez-moi de vous poser une question à mon tour: voulez-vous dire que certains wagons dont vous parlez peuvent être remis en état? Il ne s'agit pas des wagons qui ont des portes de 12 pieds, mais bien des portes de 6 pieds et ils pourraient servir à . . .

M. Turner: Aux employés. Avec une modification mineure, ils deviendraient opérationnels.

M. Pepin: Nous allons nous renseigner.

M. Turner: En novembre dernier, après la catastrophe de Mississauga, la sécurité était en bonne place sur la liste des priorités du CN. On me dit maintenant que la situation s'est beaucoup détériorée depuis quelques mois. Quelle peut en être la raison si vous vous intéressez vraiment à la sécurité?

M. McDermid: On attend le rapport.

M. Pepin: Tout ce que vous pouvez me dire de la situation m'intéresse. Le premier bill dont j'ai autorisé le retour à la Chambre porte sur le transport de matières dangereuses, ce qui devrait vous prouver, du moins je l'espère, l'importance que j'attache à la sécurité. En second lieu, tout le monde me dit qu'à cause des coupures effectuées l'an passé—vous vous en souviendrez—la CTC ne dispose pas du personnel dont elle aurait besoin dans les circonstances actuelles. J'ai donc agi le plus rapidement possible et . . .

M. McDermid: Un instant, attention.

M. Pepin: J'ai dit que peu en importait la raison, je n'en connais pas les raisons véritables.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Forrestall invoque le Règlement.

M. Forrestall: Il conviendrait peut-être de préciser quel gouvernement a donné l'ordre de ces coupures. Vous avez donné l'impression . . .

[*Texte*]

Mr. Pepin: Do you want me to say it came from the previous government? I do not know. Okay?

Mr. Forrestall: That is fine, Mr. Minister, we will just make sure that there is no impression left . . .

Mr. Pepin: I will start the sentence again. Last year for whatever reason . . .

Mr. Forrestall: . . . that one of my colleagues, Mr. Mazankowski, is saddled with the responsibility for the cuts, because we all, I am absolutely certain, share the minister's concern for safety, including Mr. Turner.

Mr. Pepin: Yes. Well, let me start the sentence again. Let us erase what I have said. Last year for whatever reason, in whatever circumstances, for whatever responsibility can be imagined, CTC lost about 100 people from its personnel. Okay? Is that all right?

Mr. Forrestall: I am sorry, Mr. Chairman, the minister, I know, is attempting to answer Mr. Turner. But coming back to my point of order, our concern is that the reputation of the minister's predecessor, that of Mr. Mazankowski's, is not in fact drawn into this point of debate. Mr. Chairman, the minister left a clear impression that in fact it was Mr. Mazankowski who was responsible for the cutbacks in the area that Mr. Turner so rightly is pursuing now. It is not a question of whether or not it is our right, it is a question of how we as members of this committee perceive the necessity for the maintenance in the CTC, and just one area, of the maximum number of qualified, competent inspectors that are required. I think Mr. Turner was making the point very clearly.

• 2025

Mr. Pepin: . . . the sentence now.

Mr. Forrestall: I think the temptation was to defend you.

Mr. Pepin: At any rate, for whichever reasons, and if you want to say that this was due to a Liberal administration, I do not object. All right?

Mr. Forrestall: And again, I did not say that, Mr. Minister.

Mr. Pepin: Then, it was an act of God.

Mr. Forrestall: I think the point has been laboured . . .

Mr. Pepin: Anyway, the CTC have complained to me that they did not have enough personnel to do a number of things and one of them had to do with safety, so I have moved a rapidly as I could to try to remedy that situation, and I am presently in the hands of the Treasury Board because I made an application to strengthen the CTC staff.

The Chairman: This will be your final question, Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Minister, are you aware that John Gray, Chairman of the Railway Transport Committee, said last Friday at the Mississauga inquiry that the CTC has only 13 equipment inspectors for all of Canada? And, between September and December, out of 3,123 CNR cars and 2,194 CPR cars 27 per cent were defective? And we are talking about safety. If you have only 13 CTC inspectors and you just laid off 450 on the CNR and 250 on the CPR—these are the men

[*Traduction*]

M. Pepin: Vous voulez me faire dire que l'ordre avait été donné par le précédent gouvernement? Je ne sais pas. O.K.?

M. Forrestall: C'est parfait, monsieur le ministre, il ne faudrait pas que vous donniez l'impression . . .

M. Pepin: Eh bien, je vais répéter la phrase. L'année dernière, quelle qu'en ait été la raison . . .

M. Forrestall: . . . que c'est l'un de mes collègues, M. Mazankowski, qui porte la responsabilité de ces coupures; en effet, nous partageons tous, j'en suis convaincu, les préoccupations du ministre pour la sécurité, y compris M. Turner.

M. Pepin: Oui. Bon, alors je répète la phrase. Oublions ce que j'ai dit. L'année dernière—et peu importe la raison, les circonstances, le responsable—la CTC a perdu environ 100 membres de son personnel. D'accord? Cela vous va?

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis désolé, je sais bien que le ministre essaie de répondre à la question de M. Turner, mais nous nous préoccupons de la réputation du prédécesseur du ministre, M. Mazankowski; il ne faudrait pas qu'il soit mis en cause. Monsieur le président, le ministre a très nettement donné l'impression que c'était M. Mazankowski qui était responsable des coupures dont M. Turner a parlé à si juste titre. Il ne s'agit pas de savoir si nous en avons le droit ou pas, mais plutôt de savoir quelle importance nous, membres de ce comité, attachons aux services de contrôle de l'entretien de la CTC et combien cet organisme a besoin d'inspecteurs compétents et qualifiés. A mon sens, M. Turner a expliqué cela très clairement.

M. Pepin: . . . la phrase maintenant.

M. Forrestall: On serait tenté de vous défendre.

M. Pepin: Quoiqu'il en soit, peu importe les raisons, si vous tenez à en attribuer la responsabilité à une administration fédérale, je ne m'y oppose pas. D'accord?

M. Forrestall: Je n'ai pas dit cela, monsieur le ministre.

M. Pepin: Alors ce doit être l'intervention divine.

M. Forrestall: On a pourtant suffisamment répété . . .

M. Pepin: Quoiqu'il en soit, la CTC s'est plainte de n'avoir pas suffisamment de personnel pour s'acquitter d'un certain nombre de tâches, dont une dans le domaine de la sécurité, et j'ai agi le plus vite possible pour remédier à cette situation. Actuellement, j'attends une intervention du Conseil du Trésor à qui j'ai demandé de renforcer le personnel de la CTC.

Le président: Monsieur Turner, c'est votre dernière question.

M. Turner: Monsieur le ministre, savez-vous que John Gray, président du comité des transports par chemin de fer, a déclaré vendredi dernier à l'enquête de Mississauga que la CTC ne disposait que de treize inspecteurs du matériel dans tout le Canada? Il a dit qu'entre les mois de septembre et de décembre, 27 p. 100 des 3,123 wagons du CN et 2,194 wagons du CP étaient défectueux. C'est de sécurité que nous parlons. Avec treize inspecteurs de la CTC seulement, et si l'on met à pied

[Text]

that do the work, and inspect the cars—who is going to do the job from here on in?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I do not have much to say, really. The assurance that I have been given was that safety was not going to be affected by the layoffs. If Mr. Turner claims the opposite, I will look further into it.

Mr. Forrestall: Do not be bamboozled by . . .

Mr. Turner: . . . bamboozled for 12 years, but they have not, because I have got the facts and figures from back then, they know what is going on.

The Chairman: Mr. Malone.

Mr. Malone: Thank you, Mr. Chairman. My first comment is to express my appreciation for holding this special meeting, to the Chairman, to the minister and to the staff that have come back here this evening. We appreciate that . . .

An hon. member: Hear, hear!

Mr. Malone: . . . you have made those arrangements and were able to come here at 8.00 p.m.

Mr. Minister, I would like to bring a constituency concern to your attention, one that has been brought to my attention by a constituent. I would like to quote from a letter and, perhaps, you might respond to it:

British Airways has been endeavouring to obtain permission to fly direct from the UK to Calgary and to this point in time have been repeatedly refused. British Airways correctly claims that it will increase tourism to our Province by the fact that it reaches a much wider population than Air Canada is capable of doing. Direct flights by Air Canada are frequently filled and have to be booked well in advance during peak periods.

This is the important part. The constituent goes on to state, and I quote:

I am informed that if the Canadian Government does not allow direct flights by British Airways that the British will not allow direct flights from Western Canada after April 1981.

Have you specific information on that, Mr. Minister, and could you elaborate?

Mr. Pepin: We are in the middle, now, or a quarter of the way, in very important negotiations with the British and later on with others for entry by European air companies into western Canada. This is a big discussion which is going on now, particularly in the first round between Canada and the UK.

Mr. Malone: Am I restating you correctly to say that you are now in negotiations and that part of those negotiations is to get British Airways on a flight pattern from either Edmonton or Calgary to Great Britain?

[Translation]

450 employés du CN et 250 du CP, ceux-là même qui travaillent sur les wagons et les inspectent, qui restera-t-il pour faire l'entretien?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: En réalité, je ne peux pas vous dire grand chose. On m'a assuré que les mises à pied ne porteraient pas atteinte à la sécurité. Si M. Turner prétend le contraire, je vais me renseigner.

M. Forrestall: Ne vous laissez pas intimider par . . .

M. Turner: . . . intimider depuis douze ans, mais pas eux, parce que les faits et les chiffres que je cite datent de cette époque et je sais ce qui se passe.

Le président: Monsieur Malone.

M. Malone: Merci, monsieur le président. Pour commencer, je veux dire à quel point je suis reconnaissant au président, au ministre et au personnel qui tous ont accepté de revenir ici ce soir. Nous apprécions beaucoup . . .

Une voix: Bravo, bravo!

M. Malone: . . . que vous ayez pu revenir à 20h00.

Monsieur le ministre, je voudrais attirer votre attention sur un problème qui se pose dans ma circonscription; c'est un de mes électeurs qui m'en a fait part. Je vais vous citer sa lettre, vous pourrez ensuite me dire ce que vous en pensez:

British Airways a essayé d'obtenir la permission pour une liaison directe entre le Royaume-Uni et Calgary et, jusqu'à présent, cette permission lui a toujours été refusée. British Airways prétend à juste raison que cette liaison augmenterait le tourisme à destination de notre province puisqu'elle toucherait une population bien plus nombreuse que celle qui est desservie par Air Canada. Les vols directs d'Air Canada sont souvent remplis pendant les périodes de pointe, il faut faire des réservations longtemps d'avance.

Voilà pour la partie importante. L'auteur continue, et je cite:

On me dit que si le gouvernement canadien ne donne pas à British Airways cette autorisation pour un vol direct, les Britanniques refuseront l'autorisation aux vols directs en provenance du Canada après avril 1980.

Monsieur le ministre, êtes-vous au courant de cette situation, pouvez-vous développer?

M. Pepin: Nous sommes à mi-chemin ou du moins au quart du chemin de négociations très importantes avec les Britanniques et ces négociations seront suivies d'autres pour parler avec d'autres pays qui souhaitent pénétrer dans l'Ouest du Canada. Il y a donc actuellement des discussions très importantes, surtout la première série de négociations entre le Canada et le Royaume-Uni.

M. Malone: Est-il vrai que vous avez entamé des négociations avec la compagnie British Airways, qui a demandé l'autorisation d'assurer une liaison directe avec l'Angleterre à partir d'Edmonton ou de Calgary?

[Texte]

Mr. Pepin: Yes. The second point I wanted to make is that the western Canada travelling patterns to Europe had been developed by Air Canada over a period of time, and now that the market is quite good, of course, a number of countries are interested in servicing it.

An hon. Member: All right.

Mr. Pepin: Just give me another minute. So we are in the middle of these negotiations now and these negotiations are pretty hard stuff, you know, we are exchanging advantages. So the Canadian side is not willing to accommodate the British request to come into western Canada without some compensation. This is the normal pattern of negotiation for rights in the other part of the world. So the first round was rather difficult, and at the end of the first round the British announced that they would be ending, if I remember correctly, their services, they announced, to western Canada, so my role would be to prevent Air Canada from flying from western Canada into Great Britain. I think at this time we are in a continuation of these negotiations. The Canadian negotiating team has instructions from cabinet and they are trying to get the best possible deal—as the British are. So that is the situation.

Mr. Malone: Mr Minister I appreciate your comments and I also appreciate that you are now in the middle of a negotiation. Perhaps you could enlighten me by expressing whether or not you have an optimism that a satisfactory arrangement will be reached before April of 1981.

Mr. Pepin: Oh yes, I obviously hope so.

Mr. Malone: Yes.

Mr. Pepin: I do not think we should be alarmed. We should be preoccupied and concerned but not alarmed by the difficulty of these negotiations. These are again for real. Very substantial interests are at stake. So, as in any other negotiations, and you are familiar with a number of them, it is normal that there should be difficulties and that at the end, I hope, the two teams come triumphantly from the room to announce their success. I hope this will happen in this case.

Mr. Malone: Well, let me conclude that line of thought by saying I extend you every best wish in the negotiations, and, as a member of Parliament from western Canada, would just want to state once again how very important that open communication by air is from western Canada to Europe. Frankly, the more flight opportunities we have the better it is for business, industry and the tourism trade. I am sure you appreciate that, but I want to underscore it if there should be any doubt.

I would like to move . . .

Mr. Pepin: I might just add a footnote to that to say that I received correspondence from ministers in charge of tourism and economics from the western provinces, and generally speaking, their letters reflect the tone that you have just used. They said that there are some advantages for us in this, but we understand that this is an exchange of interests and consequently we understand that Canada is trying to maximize its returns from these negotiations. So they have been very balanced in their presentations.

[Traduction]

M. Pepin: C'est exact. D'autre part, j'aimerais vous rappeler que la compagnie Air Canada a eu pendant longtemps l'exclusivité des vols reliant l'Ouest du Canada à l'Europe. Comme le marché s'est révélé avantageux, il est normal que des compagnies étrangères s'y intéressent.

Une voix: D'accord.

M. Pepin: Donnez-moi encore un instant. Nous sommes donc en train de négocier avec acharnement, car nous voulons que les avantages soient partagés. Les Canadiens n'ont pas l'intention d'autoriser une compagnie aérienne britannique à s'implanter dans l'Ouest du Canada sans contrepartie. C'est toujours ainsi que se déroule partout dans le monde ce genre de négociation. La première série de négociations a été assez difficile et les Britanniques ont finalement annoncé leur intention de supprimer leurs vols vers l'Ouest du Canada. Mon rôle a donc été d'empêcher Air Canada d'offrir des services directs entre l'Ouest du Canada et la Grande-Bretagne. Les négociations se poursuivent actuellement. Le conseil des ministres a donné instruction à l'équipe canadienne de négociation d'essayer d'obtenir le maximum, ce que font les Britanniques de leur côté. Voilà où nous en sommes.

M. Malone: Je vous remercie de vos remarques. Je suis heureux d'apprendre que vous êtes en pleines négociations. Pourriez-vous éclairer ma lanterne en me disant si vous avez bon espoir qu'une entente satisfaisante soit conclue avant avril 1981?

M. Pepin: J'espère bien que oui.

M. Malone: Oui.

M. Pepin: Il n'y a pas de quoi s'alarmer. Nous sommes soucieux et préoccupés parce que ces tractations sont difficiles, mais il n'y a pas de quoi s'alarmer. Des intérêts capitaux sont en jeu et il est normal que ces négociations soient acharnées. J'espère néanmoins que les deux équipes viendront à bout des difficultés et trouveront un compromis acceptable. Je souhaite qu'il en soit ainsi.

M. Malone: Pour conclure, permettez-moi de vous souhaitez le plus grand succès dans ces négociations. Étant donné que je représente une circonscription de l'Ouest du Canada, j'aimerais rappeler l'importance qu'a pour nous un réseau de liaison aérienne directe entre l'Europe et l'Ouest du Canada. Plus ce réseau sera dense, mieux ce sera pour l'industrie, le commerce et le tourisme. Je sais bien que vous êtes conscient de ce fait, mais je voulais le souligner, afin de dissiper les doutes qui pourraient subsister.

J'aimerais passer . . .

M. Pepin: Permettez-moi d'ajouter quelques mots sur ce point: J'ai reçu plusieurs lettres de la part des ministres des provinces de l'Ouest chargés du tourisme et de l'économie, et elles vont tout à fait dans le sens de ce que vous avez dit. Ils soulignent que le Canada trouverait son intérêt dans cette affaire, mais il faut bien comprendre que les avantages que nous accordons aux Britanniques doivent être réciproques. Par conséquent nous nous efforçons de tirer le maximum de profit de ces négociations. Les ministres se sont montrés très modérés dans leur approche.

[Text]

Mr. Malone: I appreciate that they are outspoken and that you have listened and, as I say, I wish you well in the negotiations.

I would like to ask you about this double-track railway from Winnipeg to Vancouver. As you recall it was a commitment of your government in the last election. What month or year are you intending to start that double-tracking, Mr. Minister?

Mr. Pepin: I do not have to start it because it is already started. When I was in Winnipeg a couple of months ago we had a press conference and we established there—and I cannot remember the figures, unfortunately. Maybe Mr. Marsham has . . .

• 2035

Mr. Malone: Let me, Mr. Minister, if I might, put the question this way to you: are you still intending to have a double-tracked railway from Winnipeg to Vancouver, the full distance?

Mr. Pepin: The best way I can summarize the view is that at that meeting in Winnipeg, the President of CN was present. He established that at this moment there was, if my memory serves me well, about 150 miles that were already double-tracked in the CN.

Mr. Malone: That is well known. Every Canadian prairie farmer knows that; that is a clear fact not in dispute. My question requires a very simple yes or no answer. Are you still intending to double-track from Winnipeg to Vancouver within the next four years?

Mr. Pepin: The concept of double tracking is a subtle one. I am sorry, I have to come back to the president. What he said is that by 1985, he established that . . .

Mr. Forrestall: . . . at \$275,000 a year.

Mr. Pepin: . . . yes, would be double-tracked, and his final statement is that if everything goes as well as it does now in the west, by the end of this century the CN would have double track to Vancouver. That is what he said, and presumably . . .

Mr. Malone: What we are saying, then, is the election promise of 1980 was to have it double-tracked by the end of the century?

Mr. Pepin: That is the opinion expressed by the President of the CN at that time.

Mr. Malone: I can appreciate why the President of the CNR would back off to that time period.

I would like to move to another question, Mr. Minister, dealing with the port of Prince Rupert. As you will recall, during the 31st Parliament there was some \$42.5 million of government funds set aside for the establishment of an infrastructure at the port of Prince Rupert. Is that money still committed?

Mr. Pepin: That \$42.5 million will have to be analyzed, because you would have to reduce from it about \$8 million which was, in part, the contribution of the Government of British Columbia, and in part the contribution of Alberta—

[Translation]

M. Malone: Je sais qu'ils ne mâchent pas leurs mots et que vous les avez écoutés. Je souhaite vivement le succès de ces négociations.

J'aimerais vous interroger au sujet de la double voie ferrée qui doit relier Winnipeg et Vancouver. Vous n'ignorez sans doute pas les engagements pris par votre gouvernement au cours des dernières élections. Pourriez-vous nous dire en quelle année ou en quel mois vous avez l'intention de commencer les travaux, monsieur le ministre?

M. Pepin: Les travaux ont déjà commencé. J'ai tenu une conférence de presse il y a deux mois à Winnipeg et j'ai obtenu certaines informations. Malheureusement, je ne peux pas vous citer de chiffre. M. Marsham pourrait peut-être . . .

M. Malone: Monsieur le ministre, permettez-moi de reformuler ma question. Avez-vous toujours l'intention de construire une double voie ferrée entre Winnipeg et Vancouver?

M. Pepin: Pour résumer, je vous signale que le président du CN a assisté à la réunion de Winnipeg. Si mes souvenirs sont bons, il a confirmé qu'il existe déjà 150 miles de double voie entre Vancouver et Winnipeg.

M. Malone: Tout le monde le sait. Tous les agriculteurs des Prairies le savent et personne ne songerait à le contester. J'aimerais simplement que vous répondiez par oui ou non à ma question. Avez-vous l'intention de doubler d'ici 4 ans la voie ferrée qui relie Winnipeg à Vancouver?

M. Pepin: Le problème des doubles voies est assez délicat. Quant au président du CN, il nous a dit que d'ici 1985 . . .

M. Forrestall: . . . au coût de \$275,000 par an.

M. Pepin: . . . oui, cette double voie serait terminée. Il a ajouté dans sa déclaration finale que, si tout continue d'aller bien dans l'Ouest, toutes les voies ferrées du CN jusqu'à Vancouver seraient doubles. Voilà ce qu'il a dit.

M. Malone: Si j'ai bien compris, on nous a promis pendant la campagne électorale de 1980 que nous aurions une double voie ferrée à la fin du siècle?

M. Pepin: C'est du moins l'opinion du président du CN.

M. Malone: Je constate que le président du CN préfère se donner des délais assez longs.

Passons à une autre question monsieur le ministre. Il s'agit du port de Prince Rupert. Vous vous rappelez peut-être qu'au cours de la trente-et-unième législature, le gouvernement avait affecté un budget de 42.5 millions de dollars au titre des travaux d'infrastructure devant être réalisés dans le port de Prince Rupert. Cette somme est-elle encore disponible?

M. Pepin: Il faudra réexaminer ce budget. En effet, les contributions de la Colombie-Britannique et de l'Alberta représentent environ 4 millions de dollars chacune, et il faudra

[Texte]

about \$4 million each. You would have to reduce that from the \$42 million the federal government was to have committed to this project.

There was a long discussion, and you are familiar with it, but the issue was whether the consortium should pay back the cost for the construction of the facilities, representing about \$14 million—the wharf facilities, the dock at Prince Rupert. The debate was on that only, some saying that my predecessor had committed \$14 million worth of grants; others that he had not. I said no, this part of the deal will have to be on a cost-recovery basis. The rest of the money—that is \$22 million—was a grant by the federal government and this is still so. The situation is that everything is in place in terms of the leases, in terms of the agreement between the National Harbours Board and users. We are waiting now for the finalization of the financial agreement between the consortium and the Province of Alberta. I am informed that we should obtain that . . .

Mr. Malone: So in effect what has happened . . .

The Chairman: Your final question, Mr. Malone.

Mr. Malone: This just underscores what I mean about committees and what I mentioned earlier.

The Chairman: Right. I do not disagree with you at all, Mr. Malone.

Mr. Malone: I will drop you a note on that. Clearly then, we note that there is not the full agreement as there was before, and I am sure the minister is aware that trends or patterns have been established before in harbours in the St. Lawrence Seaway and in many other government ventures where incentives are required. Surely the same exception could have been made in this case.

Let me just lead to one other question, Mr. Minister, and that is dealing with the hopper cars. The Government of Canada in the 31st Parliament committed the Canadian Wheat Board to a purchase of some 2,000 hopper cars. Are those 2,000 hopper cars still on stream in the full extent of 2,000? Is it a lesser, or greater amount? Could you respond to that, Mr. Minister?

Mr. Pepin: Mr. Kroeger, do you have the figures? I personally thought the 2,000 were still committed and that they would be coming on line in 1981 as programmed.

An hon. Member: 1980.

Mr. Pepin: Nineteen-eighty—as programmed in 1980—giving you altogether about 16,000 hopper cars. You all know the details of that; how many each province is providing. The present situation is excellent, as you know. There is no restraint at the moment; there is no need at this moment for more hopper cars, but we are going to review the situation. You are aware that Mr. Horner, the grain co-ordinator, is going to present his views on that in September and then we will decide whether or not to go ahead with the programme of more acquisitions.

[Traduction]

les déduire des 42 millions de dollars que le gouvernement fédéral s'était engagé à débloquer.

Comme vous le savez, la question a donné lieu à un débat prolongé, pour savoir si le consortium devait rembourser le coût de construction des quais de Prince Rupert, soit environ 14 millions de dollars. Le débat a exclusivement porté là-dessus: certains prétendent que mon prédécesseur s'est engagé à débloquer 14 millions de dollars de subventions et d'autres affirment le contraire. J'estime pour ma part que les coûts doivent être remboursés. La somme restante, soit 22 millions de dollars, équivaut à une subvention accordée à l'époque par le gouvernement fédéral. Quant aux baux signés et à l'entente conclue entre le Conseil des ports nationaux et les usagers de ces installations, tout est en ordre. Nous attendons simplement la signature finale de l'entente financière conclue entre le consortium et la province de l'Alberta. Je pense que nous devrions obtenir . . .

M. Malone: Ce qui est arrivé . . .

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Malone.

M. Malone: Ce qui confirme ce que j'ai dit plus tôt au sujet des comités.

Le président: C'est vrai, mais je ne désapprouve pas du tout ce que vous dites, monsieur Malone.

M. Malone: Je vous transmettrai une note à ce sujet. Nous pouvons donc conclure que l'entente prévue n'existe plus. Le ministre n'ignore sûrement pas que la situation s'est déjà présentée pour d'autres projets gouvernementaux d'équipement de ports de la Voie maritime du Saint-Laurent, projets qui ont dû être appuyés par des subventions. Je suis sûr qu'on aurait pu faire valoir la même exception dans ce cas.

J'aimerais maintenant passer, monsieur le ministre, à la question des wagons-trémies. Au cours de la trente-et-unième législature, le gouvernement du Canada s'était engagé à acquérir 2,000 wagons-trémies par le truchement de la Commission canadienne du blé. En est-il toujours question? Ce nombre a-t-il diminué ou augmenté? Pourriez-vous répondre à cette question, monsieur le ministre?

M. Pepin: Monsieur Kroeger, avez-vous ces chiffres? Je crois pour ma part qu'il est toujours question d'acquérir 2,000 wagons-trémies qui seront disponibles comme prévu en 1981.

Une voix: 1980.

M. Pepin: Comme prévu en 1980, ce qui fera au total 16,000 wagons-trémies. Vous savez tous que chaque province est censée acheter un certain nombre de wagons-trémies. Pour le moment, la situation est excellente. Il n'y a pas de restriction et nous avons suffisamment de wagons-trémies. Nous allons néanmoins étudier de nouveau la situation. M. Horner, qui est le coordinateur responsable du transport des céréales, doit nous faire connaître son point de vue en septembre et nous établirons alors, si besoin est, un nouveau programme d'acquisitions.

[Text]

• 2040

Mr. Malone: I am pleased to have that assurance. There is a rumour floating that it has been cut to 1,200 and if it is at 2,000 I appreciate that reassurance because there has been some prairie comment on that.

The Chairman: Thank you, Mr. Malone.

Mr. Malone: Please put me on the second round, if you might, Mr. Chairman.

The Chairman: Surely. Now the next questioner from this morning's list is Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

First, I would just like to reiterate some of the concerns of the CN that were expressed this morning, Mr. Minister, and this is not going to be my line of questioning tonight. I have run into a couple of problems within my constituency where the CN has all of a sudden come in and put 600 per cent to 700 per cent increases on rail siding fees when the maintenance has been taken care of by my constituents' firms. They feel this is very unfair.

In all fairness to the CN I have contacted personnel from the CN and they are presently negotiating with my constituents by they certainly do want to make a profit awfully fast I must admit. They have moved in, I think, with a relatively heavy hand.

Mr. Pepin: Are these for freight contracts?

Mr. McDermid: No, no, this is on the sidings that come into their factories that have not been maintained or have had nothing done to them in years and all of a sudden their rent has been increased from, say, \$500 to \$2,700 a year in one fell swoop.

I want to talk about airports tonight. Mr. McLeish has been fairly quiet and I think we should ask him a few things.

Mr. Benjamin: Do not believe him; he will give . . .

Mr. McDermid: Well, that is all right. I get along with him fine. Maybe he likes me better than you, I do not know.

The Chairman: Let us not get into that.

Mr. McDermid: Mr. Minister, I read with great interest your response to a colleague of yours regarding Toronto International Airport. Your answer was:

The straight answer is this. Extension plans are in response to normal growth of traffic only. So there is no great philosophy behind it.

What you are saying is that we:

. . . build for the needs at hand, for today's needs . . . there is no study now underway concerning a fourth runway. That is one for the future.

Those are your exact words. "That is one for the future." This says to me that there is a possibility that there will be a

[Translation]

M. Malone: Je vous remercie de cette garantie. D'après certaines rumeurs, je pensais qu'il était question d'acheter 1,200 wagons et non plus 2,000. Je vous remercie de nous donner cette garantie. En effet, le problème inquiète un grand nombre d'agriculteurs des Prairies.

Le président: Merci, monsieur Malone.

M. Malone: Je vous prie de m'inscrire au deuxième tour, monsieur le président.

Le président: D'accord. Le prochain intervenant inscrit sur ma liste est M. McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, j'aimerais revenir sur les inquiétudes qu'ont exprimé ce matin les responsables du CN, et je ne reviendrai pas sur cette question ce soir. Il semble que le CN ait tout d'un coup imposé une hausse de 600 à 700 p. 100 pour les frais d'entretien des voies de garage, ce qui a posé quelques problèmes dans ma circonscription, étant donné que l'entretien est assuré par des entreprises locales. Elles ont trouvé cela très injuste.

Je me suis donc mis en rapport avec les responsables du CN et ils sont à négocier avec les sociétés en question. Il faut reconnaître qu'ils aiment les profits rapides, mais ils y sont allés un peu fort.

M. Pepin: S'agit-il de contrats de transport de marchandises?

M. McDermid: Pas du tout. Il s'agit des voies de garage qui pénètrent à l'intérieur des usines. Pendant des années, elles n'ont pas du tout été entretenues et, tout d'un coup, les droits d'utilisation sont passés en un an de \$500 à \$2,700.

J'aimerais maintenant que nous parlions des aéroports. M. McLeish semble très tranquille et nous devrions lui poser quelques questions.

M. Benjamin: N'en croyez rien. Il va vous donner . . .

M. McDermid: C'est vrai. Nous nous entendons bien. Peut-être qu'il me préfère à vous, je n'en sais rien.

Le président: Passons.

M. McDermid: Monsieur le ministre, c'est avec un vif intérêt que j'ai lu la réponse que vous avez faite à un de vos collègues, au sujet de l'aéroport international de Toronto. Voici ce que vous avez dit:

Voici la réponse toute simple: les plans d'expansion sont établis uniquement en fonction de la croissance normale du nombre des voyageurs. Cela ne s'explique donc pas par de grands principes.

Ce que vous dites c'est que . . .

Nous voulons contruire en fonction des besoins actuels, des besoins d'aujourd'hui . . . On ne procède actuellement à aucune étude concernant la quatrième piste. Elle sera construite un de ces jours.

Ce sont vos propres termes. «Elle sera construite un de ces jours». Pour moi, cela signifie qu'il existe donc une possibilité

[Texte]

fourth runway in the future in the plans for Toronto International Airport.

Has there been a change in policy since November 28, 1978 when the former infamous Minister of Transport in replying to my predecessor said that it is:

... the commitment of this government not to build such a major runway to their disadvantage.

"Their disadvantage" meaning people who might find themselves under such a runway.

Accordingly, having concluded that I would find it difficult to ease their concern in any other way, I have today directed that the studies with regard to the fourth runway be stopped immediately.

When can we expect those studies to start again, Mr. Minister?

Mr. Pepin: If I said this is for the future, it is an indication of my general tendency; I am not saying nothing will never happen, but the commitment given by the previous minister about the fourth runway still applies. You might believe Mr. McLeish more than you believe me, so I will let Mr. McLeish talk about the situation at Malton. Mr. McLeish, would you summarize the situation at Malton?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman. There are no studies going on regarding a fourth runway.

Mr. McDermid: There are no studies going on now with regard to a fourth runway. Can we expect studies in the future with respect to a fourth runway, a north-south fourth runway at Toronto International Airport?

• 2045

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: As the air administrator responsible for giving advice to ministers with respect to the need for facilities, I believe the question of the need for a fourth runway will depend on growth factors.

Mr. Forrestall: I thought you were going to build a new airport.

Mr. McLeish: If the growth is such that it is not possible to find other means to handle the traffic at Toronto International, then the officials certainly will be prepared to make recommendations to the minister of the day and I assume one of alternates available would be a fourth runway. There are other possibilities as well.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. McLeish. How do you answer the pilots, the air traffic controllers and the airport management by the way who call for a fourth runway? How do you answer them right now? Do you tell them that they do not need it; it is a figment of their imagination?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, we started contingency studies in 1975 at the time that the decision was made to set Pickering aside. We commenced the studies to determine what could be done with the existing airport at Malton and, from these studies, we have found a number of ways of improving

[Traduction]

qu'une quatrième piste soit construite pour l'aéroport international de Toronto.

Cette politique a-t-elle changé depuis le 28 novembre 1978, date à laquelle l'ex-ministre des Transports personnage peu célèbre répondait à une question de mon prédécesseur en invoquant:

... l'engagement qu'avait pris ce gouvernement-ci de ne pas construire une telle piste qui les aurait incommodés.

«Les aurait incommodés». Il s'agit ici des gens qui sont installés à proximité dans la région.

C'est pourquoi, ayant conclu que j'aurais de la difficulté à trouver une autre façon d'apaiser leur inquiétude, j'ai ordonné aujourd'hui de mettre fin immédiatement aux études relatives à la quatrième piste.

Quand va-t-on reprendre ces études, monsieur le ministre?

M. Pepin: J'ai simplement dit que la quatrième piste sera construite un de ces jours. Les engagements pris par mon prédécesseur à ce sujet tiennent toujours. Comme vous ajoutez peut-être plus de foi à ce que dit M. McLeish qu'à ce que je dis, je lui demanderai de vous décrire la situation à Malton. Monsieur McLeish, pourriez-vous nous résumer la situation à Malton?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Oui, monsieur le président. Il n'existe aucune étude au sujet de la construction d'une quatrième piste.

M. McDermid: Il n'existe qu'une étude au sujet de la construction d'une quatrième piste. Va-t-on faire une étude concernant une quatrième piste, une piste nord-sud, à l'aéroport international de Toronto?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Je suis conseiller ministériel en matière d'infrastructures aériennes et je pense que le besoin d'une quatrième piste dépendra des facteurs de croissance.

M. Forrestall: Je croyais qu'on allait construire un nouvel aéroport.

M. McLeish: Les responsables feront bien sûr des recommandations au ministre du moment si la croissance est telle qu'il n'y a pas d'autres moyens d'assurer le trafic à l'aéroport international de Toronto; je suppose que l'on envisagera entre autres la possibilité de construire une quatrième piste. Il y a cependant, bien sûr, d'autres possibilités.

M. McDermid: Merci, monsieur McLeish. Comment répondez-vous aux pilotes, aux contrôleurs de la navigation aérienne et aux gestionnaires de l'aéroport quand ils vous demandent de construire une quatrième piste? Leur dites-vous que cela n'est pas nécessaire; que ce n'est que le fruit de leur imagination?

M. McLeish: Monsieur le président, des études spéciales ont été lancées en 1975 quand on a décidé de mettre de côté les plans pour un aéroport à Pickering. Il s'agissait de déterminer comment utiliser l'aéroport de Malton et ces études nous ont permis de trouver un certain nombre de moyens d'améliorer

[Text]

the effectiveness and the efficiency of the management of the traffic. At the current time on certain peak days in the year at peak hours, it is necessary to adopt certain procedures to manage the traffic; we could go on expanding the peak period on peak days for some years to come looking at the current predictions for traffic growth. Now, we sit down with the air traffic controllers, with the representatives of the Canadian Air Line Pilots Association, of the Air Transport Association of Canada, and we discuss with them their views of how they are doing, how goes it. We listen to their recommendations for helping to ease the traffic at the periods when it is congested and we will go on doing that. As long as we have only that facility we are going to have to continue to work in this co-operative fashion.

Mr. McDermid: You do not like that facility the way it is right now? Just by what you said there, I assume that you are not happy with the facility you have there right now.

Mr. McLeish: Well, one of the difficulties, Mr. Chairman, is the fact that it requires so much lead time to put in place additional facilities to alleviate the growth that we see over the horizon. That is a very difficult position to be put in. As officials in air administration, we have been living with this difficulty for some time, and we are attempting to give the best possible advice to a succession of ministers and we will continue to operate in that manner.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. McLeish.

Mr. Chairman, I am concerned about this for this very reason: we hear the talk about Pickering, we hear the talk about Toronto International Airport, and Mr. McLeish talks about the load and that we have to expand when traffic dictates we should; yet, in the other place the other night one of the senators said that, in 1976, the Minister of Transport put a moratorium on new airlines coming into Toronto International Airport. Now they are considering lifting that moratorium, mainly because Aer Lingus and SAS, that is SAS from Denmark, Norway and Sweden, Olympic Airlines, are all bailing out of Mirabel; the pilots call it "Tinker Bell" by the way. They are all bailing out because they do not generate any traffic out of there. They know that 80 per cent of all foreign traffic is generated out of Toronto International Airport and that is where they want to come in. From what the senator said the other night, I gather that the minister is now looking at maybe allowing them in to Toronto International Airport which dictates expansion somewhere.

It obviously dictates expansion in terminal facilities because Terminal is a disaster. I know you are doing your best to try to adjust that terminal to the large jets that we are handling, and so on, at Toronto International Airport.

[Translation]

l'efficacité et le bon fonctionnement de la gestion du trafic. À l'heure actuelle, les jours de pointe et aux heures de pointe, il est nécessaire d'adopter certaines méthodes particulières de gestion du trafic. Nous pourrions, pendant plusieurs années, élargir la période de pointe des jours de pointe pour répondre aux prévisions actuelles en matière de croissance du trafic. En ce moment, nous étudions la question avec les contrôleurs de la navigation aérienne, avec les représentants de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, avec les représentants de l'Air Transport Association of Canada, nous écoutons leurs recommandations en ce qui concerne l'amélioration du trafic en période de pointe et nous continuerons à agir ainsi. Tant que nous n'aurons rien d'autre, nous continuerons à travailler en collaboration avec eux.

M. McDermid: D'après ce que vous venez de nous dire, je suppose que ce dont vous disposez actuellement ne vous satisfait pas.

M. McLeish: Monsieur le président, l'un des problèmes est dû au fait qu'il faut beaucoup de temps pour mettre en place les installations supplémentaires qui permettront de résoudre le problème de croissance que nous voyons poindre à l'horizon. Nous nous trouvons là dans une situation très délicate. Nous, les responsables de l'administration aérienne, sommes devant cette difficulté depuis quelque temps déjà et nous nous efforçons de donner les meilleurs conseils possibles aux différents ministres qui se succèdent, et nous continuerons à agir de cette façon.

M. McDermid: Merci monsieur McLeish.

Monsieur le président, si cette question me préoccupe, c'est que l'on entend parler de Pickering, on entend parler de l'aéroport international de Toronto, monsieur McLeish nous parle de la charge et du fait qu'il faut agrandir les installations quand la croissance du trafic l'exige; pourtant, l'autre soir, au Sénat, un sénateur a déclaré qu'en 1976, le ministre des Transports avait imposé un moratoire à l'utilisation de l'aéroport international de Toronto par de nouvelles compagnies aériennes. Maintenant, on envisage de lever ce moratoire surtout parce que Air Lingus et SAS, compagnie à la fois danoise, norvégienne et suédoise, et Olympic Airlines se sauvent toutes de Mirabel, que les pilotes appellent d'ailleurs «la belle qui cloche». Si elles s'en sauvent toutes, c'est qu'il n'y a pas de trafic. Elles savent que l'aéroport international de Toronto représente 80 p. 100 de tout le trafic étranger et c'est la raison pour laquelle elles veulent y être basées. D'après ce que ce sénateur a déclaré l'autre soir, je suppose que le ministre envisage maintenant de les autoriser à utiliser l'aéroport international de Toronto, ce qui exigera des agrandissements.

Il est clair qu'il faudra de nouveaux terminaux, parce que le terminal «1» est un désastre. Je sais que vous faites de votre mieux pour accueillir les avions à grande capacité qui arrivent à l'aéroport international de Toronto.

• 2050

An hon. Member: Terminal cancer.

Une voix: Vous voulez parler de la phase terminale d'un cancer.

[Texte]

Mr. McDermid: Terminal 2 is not bad. It is a lot better since they got the parking setup, I must admit. But, if you are going to allow other airlines in there you are going to need increased runway expansion, definitely you need increased terminal expansion, and it is either increase the runway there or increase at Hamilton instead of putting a lot of the traffic over there or building a Pickering airport—and we all know, and I am sure the minister would admit, that Mirabel is a disaster; two airports, that distance apart, just do not work. Let me ask you about some specifics.

The Chairman: Final question.

Mr. McDermid: Okay. How much money does Toronto International Airport make, net? It is a profit-making centre, I understand. How much does Dorval make and how much does Mirabel lose every year? Are you planning to expand Toronto International Airport vis-à-vis a Terminal 3 and a fourth runway to accomodate all these airlines that want to come into Toronto International—and it now looks, as the senator has stated in the other place, as though they are going to lift that moratorium? How is that for a final question, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: Just a short comment, because I cannot provide you with the revenues of the airport but maybe Mr. McLeish can. Just to confirm what you are saying about the pressures from other airlines to come into Toronto airport, I had the example the other day of a company that, after observing traffic at Toronto, observed that there were gaps during the day in the nonpeak hours and came back applying for these particular periods of entry.

I would like Mr. McLeish to talk also—and he will, I hope—the efforts that were being made to find ways of decongesting Malton in terms of general aviation and in terms of finding other airports to use on a more regular basis. Would you comment on that, Mr. McLeish?

Mr. Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Okay. The question with respect to revenues. Toronto for 1978-79 had a surplus of \$24 million.

Mr. McDermid: Thank you.

Mr. McLeish: The combination of Montreal—Dorval had a surplus of \$3.5 million. That was Montreal Dorval, sorry. Dealing with Montreal Mirabel, that was the last year that the amortization of the capital cost was charged against the annual operations of the airport. By direction of the Treasury Board, at the end of the 1978-79 fiscal year the revolving fund changed from covering four airports to covering 23 or 24, I have forgotten the exact number, and all the airports in the system were treated on an equivalent basis. So the existing revolving fund for the year 1979-80 and onwards had written off all the capital expenses for the construction of all the airports in the system. It put Mirabel on the same basis as all those airports.

Mr. McDermid: Is that called cooking the books?

[Traduction]

M. McDermid: Le Terminal 2 est assez satisfaisant. Les choses y sont beaucoup mieux vu qu'il y a des aires de stationnement. Cependant, si vous permettez à d'autres compagnies d'utiliser l'aéroport, il vous faudra construire de nouvelles pistes, agrandir les terminaux ou alors il faudra créer des installations à Hamilton au lieu de concentrer tout le trafic à Toronto ou encore de construire un aéroport à Pickering... car nous avons tous, et le ministre le reconnaîtra j'en suis sûr, que Mirabel est un désastre; deux aéroports à une si courte distance l'un de l'autre, cela ne tient pas debout. Permettez-moi de vous poser quelques questions précises.

Le président: Ce seront vos dernières questions.

M. McDermid: Très bien. Quels sont les revenus nets de l'aéroport international de Toronto? Je crois savoir que cet aéroport réalise des bénéfices. Quels sont, chaque année, les revenus de Dorval et les pertes de Mirabel? Envisagez-vous d'agrandir l'aéroport international de Toronto, de construire un Terminal 3 et une quatrième piste pour permettre aux compagnies que j'ai signalées d'utiliser cet aéroport? Il semble d'ailleurs que l'on va lever ce moratoire, comme le déclarait le sénateur. Monsieur le président, ce sera ma dernière question.

Le président: Monsieur le ministre, c'est à vous.

M. Pepin: Je ferai simplement quelques brèves observations parce que je ne puis vous dire quels sont les revenus de l'aéroport, mais peut-être M. McLeish pourra-t-il vous répondre. Vous avez parlé des pressions exercées par certaines compagnies aériennes qui souhaitent utiliser l'aéroport de Toronto; l'autre jour, le représentant de l'une de ces compagnies, qui avait remarqué qu'il y avait des périodes creuses, est venu nous demander l'autorisation d'utiliser l'aéroport pendant ces périodes.

J'aimerais également que M. McLeish nous informe des efforts qui ont été déployés pour décongestionner Malton et pour trouver d'autres aéroports à utiliser de façon plus régulière. Monsieur McLeish, voulez-vous bien faire quelques commentaires à ce propos.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Très bien. En ce qui concerne les revenus, au cours de l'exercice 1978-1979 Toronto a réalisé un surplus de 24 millions de dollars.

M. McDermid: Merci.

M. McLeish: L'aéroport de Dorval a réalisé un surplus de 3.5 millions de dollars. En ce qui concerne Mirabel, c'est l'année dernière que l'amortissement des immobilisations a été porté au débit du compte d'exploitation de l'aéroport. Suite à une directive du Conseil du Trésor, à la fin de l'exercice 1978-1979, le fonds renouvelable qui couvrait quatre aéroports a été modifié pour en couvrir 23 ou 24, je ne me souviens pas du chiffre exact, et tous les aéroports du réseau ont été traités de la même façon. Ainsi, toutes les dépenses d'immobilisation relatives à la construction des aéroports du réseau avaient été radiées du fonds renouvelable pour l'exercice 1979-1980 et pour les exercices suivants. Mirabel se trouve donc sur le même plan que les autres aéroports.

M. McDermid: C'est cela le maquillage des comptes?

[Text]

Mr. McLeish: No, it is not. It is an accounting mechanism that treated all these major airports, which handle some 90 per cent of the passenger traffic, on an equivalent basis. Prior to that, in the case of airports such as Calgary, Saskatoon, their capital costs were written off each year on annual appropriations.

• 2055

My point is that you had the three airports that were in the revolving fund plus Mirabel and Pickering, that were brought in when they came along. They were added to the revolving fund and treated totally differently than the rest of the airports in the country where large capital expenditures were being made. The Treasury Board directed that, henceforth, the fiscal accounts for those airports would be shown in the blue book, which they are—for each of those airports, you can find the balance sheet for the operation of those airports.

I am told that Mirabel, for 1979-80, is showing—and I do not have a current figure here—but it is showing an operational profit from its operations.

Mr. McDermid: Mirabel is?

Mr. McLeish: Yes.

An hon. Member: Come on!

Mr. McLeish: In the same way that Calgary is and our other airports whose capital debt has been written off.

Mr. McDermid: Can you tell us what the net profit was?

Mr. McLeish: I do not have the 1979-80 figure here.

Mr. McDermid: The Canadian people will be thrilled to hear that Mirabel is making a profit, Mr. McLeish.

An hon. Member: An operational profit.

Mr. McLeish: An operational profit, yes.

Mr. Forrestall: That relates it to the loaves and the fishes!

Mr. McLeish: Now, with regard to the other questions you asked with respect to the moratorium at Toronto, yes, we have studied the possibility of easing the moratorium and it would be possible to do so during the nonpeak periods of operation of Toronto International; and if that happens to appeal to carriers and if the appropriate negotiations can take place bilaterally, then the potential for additional carriers to go in is there, but I would stress the fact that it could only be at nonpeak periods, and those are just a few hours in a day.

Mr. McDermid: Terminal three—that is the only one you have not mentioned.

Mr. McLeish: Terminal three: there is no doubt whatsoever that terminal three is required. They have done the feasibility study; they have discussed it with the Province of Ontario with respect to its support for roads and services; and as far as we are concerned, it is a go proposition. We are now embarked on doing the initial planning and estimates of costs.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Minister and Mr. McLeish.

The second round please, Mr. Chairman.

[Translation]

M. McLeish: Non. Il s'agit d'un mécanisme comptable en vertu duquel tous les principaux aéroports, qui assurent quelque 90 p. 100 du trafic voyageur, étaient traités sur un pied d'égalité. Auparavant, dans le cas d'aéroports comme celui de Calgary et de Saskatoon, les immobilisations étaient déduites chaque année des affectations de crédit.

Je veux dire que le fonds renouvelable concernait les 3 aéroports et Mirabel et Pickering ont été rajoutés par la suite. Ils ont été traités bien différemment des autres aéroports du pays où d'importantes dépenses d'immobilisation étaient consenties. Le Conseil du Trésor a demandé que les comptes d'exercice de ces aéroports soient publiés dans le Livre bleu, ce qui est le cas... et vous pouvez trouver le bilan des activités de chacun de ces aéroports.

On me dit que, pour l'exercice 1979-80, et je n'ai pas le chiffre ici, Mirabel avait réalisé un bénéfice d'exploitation.

M. McDermid: Des bénéfices?

M. McLeish: Oui.

Une voix: Allez, allez!

M. McLeish: Comme l'aéroport de Calgary et nos autres aéroports dont la dette d'établissement a été amortie.

M. McDermid: Quel a été le montant net de ces bénéfices?

M. McLeish: Je n'ai pas ici les chiffres pour 1979-80.

M. McDermid: Les Canadiens seront vraiment étonnés d'apprendre que Mirabel a fait des bénéfices.

Une voix: Un bénéfice d'exploitation.

M. McLeish: Oui, d'exploitation.

M. Forrestall: Cela me rappelle le miracle de la multiplication des pains!

M. McLeish: Vous avez parlé du moratoire à l'aéroport de Toronto; nous avons effectivement envisagé la possibilité de le lever, ce qui serait possible pour les périodes creuses; si les transporteurs sont intéressés et s'il est possible d'organiser des négociations bilatérales, il sera possible d'accueillir de nouvelles compagnies, mais j'insiste sur le fait que ce ne sera que pour les périodes creuses, pendant quelques heures par jour seulement.

M. McDermid: Le terminal 3... c'est le seul dont vous n'avez pas parlé.

M. McLeish: Il est absolument certain que sa construction est nécessaire. On a déjà réalisé une étude de faisabilité; on a analysé avec les représentants de la province de l'Ontario la question des voies d'accès et des services de soutien; en ce qui nous concerne, nous donnons le feu vert. Nous en sommes actuellement aux premières étapes de la planification et à l'établissement des devis.

M. McDermid: Merci, monsieur le président, merci, monsieur le ministre, merci, monsieur McLeish.

Monsieur le président, inscrivez-moi pour le second tour.

[Texte]

Mr. Malone: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. Malone.

Mr. Malone: Mr. Chairman, just so that I might understand the intricacies of that accounting concept, I wonder if Mr. McLeish could explain to us which businesses do not entertain a profit when their expenses are written off.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I would not like to debate that issue with the questioner. I merely point out that what we have been directed to do by the Treasury Board was to put all the airports that handle some 90 per cent of the passenger traffic on an equivalent basis and to enter them into a revolving fund, and one of the conditions of putting them into the revolving fund was to write off the capital indebtedness of all the airports.

Mr. Forrestall: Incredible, absolutely incredible. Loaves and fishes, and you know it. Come on, let us be honest with the Canadian people.

Mr. McDermid: That is the legacy Bob Andras left us with

The Chairman: I would like at this point to start the second round, and if the committee will permit, again to try to distribute the questioning, I would start the second round with Mr. Fulton, followed by Mr. Maltais, followed by Mr. Forrestall.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman.

My first question to the minister is in relation to the recent coal deal which seems to have run into some difficulties, but I wonder if the minister could indicate, in light of Mr. Phillip's position that he will not be having a socio-economic study done and in light of the conversation I had previously with the minister regarding a socio-economic study in relation to the grain terminal, and particularly in combination with the very real possibility of coal going ahead, whether or not he supports a socio-economic study at this time in relation to Port Edward, Prince Rupert and the communities affected, back down the line towards Prince George.

The second is in relation to the airport ferry in Prince Rupert. I have raised this previously with the minister, and I would like to draw a parallel between the Arthur Lang Bridge in Vancouver and the ferry that is going back and forth between the City of Prince Rupert and Digby Island where the overwhelming majority of passengers coming to Prince Rupert land, and whether or not he feels there is any parallel that can be drawn between the Arthur Lang Bridge, constructed at the cost of Transport Canada, and whether or not he would reconsider some funding going towards the Prince Rupert ferry which is having some substantial, financial obligations at this particular time, and whether or not he would consider negotiating some sort of a financial framework in relation to that particular ferry.

• 2100

The third is in relation to VHF on the Queen Charlotte Islands, something acutely required both by large-vessel traffic and by fishermen in that area. I received a letter from the minister on May 26, indicating that it would be the first

[Traduction]

Mr. Malone: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Malone invoque le Règlement.

Mr. Malone: Monsieur le président, comme j'aimerais bien comprendre toutes les arcanes de la comptabilité, j'aimerais que monsieur McLeish nous explique quelles sont les entreprises qui ne réalisent pas de bénéfices une fois que leurs dépenses ont été défalquées.

Mr. McLeish: Monsieur le président, je souhaiterais ne pas discuter de cette question avec le député. Je veux seulement signaler que le Conseil du Trésor nous a demandé de traiter de façon équivalente les aéroports qui, à eux tous, représentent 90 p. 100 du trafic voyageur et de les réunir au sein d'un fonds renouvelable; l'une des conditions pour cela était défalquer des dettes d'établissement de tous ces aéroports.

Mr. Forrestall: Voilà qui est vraiment incroyable. C'est la multiplication des pains, et vous le savez. Je vous en prie, soyez honnête à l'égard des Canadiens.

Mr. McDermid: C'est ce que Bob Andras nous a légué.

Le président: J'aimerais maintenant entamer le second tour et, si vous me le permettez, je donnerais d'abord la parole à M. Fulton, qui sera suivi de M. Maltais, puis de M. Forrestall.

M. Fulton: Merci, monsieur le président.

La première question que je poserai au ministre concerne cette récente affaire du charbon à propos de laquelle des difficultés semblent s'être posées. M. Phillips a déclaré qu'il ne ferait pas entreprendre d'étude socio-économique et, compte tenu des entretiens que j'ai eus avec le ministre à propos d'une telle étude pour le silo portuaire et vu la possibilité d'un contrat à propos du charbon, j'aimerais savoir si le ministre envisage de faire réaliser une étude socio-économique concernant Port Edward, Prince Rupert et toutes les localités qui seraient touchées, jusqu'à Prince George.

La deuxième question concerne les services aériens à partir de Prince Rupert. J'ai déjà soulevé cette question avec le ministre, et j'aimerais établir un parallèle entre le pont Arthur Lang à Vancouver et le transbordeur qui fait la navette entre la ville de Prince Rupert et Digby Island, où descendent la grande majorité des passagers à destination de Prince Rupert. J'aimerais savoir si le ministre pense que l'on peut établir ce parallèle avec le pont Arthur Lang, construit aux frais de Transports Canada, et aussi s'il envisagerait ou non d'accorder des subventions pour le transbordeur de Prince Rupert qui se trouve présentement aux prises avec de sérieux problèmes financiers? Aussi, le ministre envisagerait-il de négocier certains arrangements financiers en ce qui concerne ce transbordeur.

Ma troisième question a trait aux installations THF de l'île Queen Charlotte, dont ont besoin et les grands navires qui sillonnent la mer à cet endroit et les pêcheurs de la région. Le 26 mai, j'ai reçu une lettre du ministre dans laquelle il

[Text]

installation to go ahead. I wonder if he could simply give me a date on completion of the installation of those VHF transmitters.

The fourth is in relation to the air subsidy I raised previously with the minister. I was concerned, having re-read the record of the committee meeting, regarding the \$5 rebate. The third-class air carriers were flying back and forth and most residents of the Queen Charlotte Islands could get a \$5 rebate each way. We are talking about only a \$35,000 subsidy granted last year, of which only about \$20,000 was used. However, it is something a great number of Queen Charlotte Island residents count on, and the minister indicated the reason this had been discontinued through this year was that it was covered by the west-coast subsidy agreement signed with the Province of British Columbia. I would like to point out again to the minister that that subsidy continued after the signing of the west-coast subsidy agreement until March 31 of this year. It is quite different from the west-coast subsidy agreement, and it was picked up by Transport Canada for very specific reasons, in that residents of the Queen Charlotte Islands no longer had passenger service to and from the city of Prince Rupert for hospital services, or for getting to the service centre.

I wonder if the minister would comment on just what has changed since 1977. It obviously does not relate to the west-coast subsidy agreement as related to in the previous committee meeting. It has placed a number of residents in a peculiar situation where they travel for the months of April and May in good faith—and on the understanding, since no one from Transport Canada I have been able to find indicated to the residents in terms of advertising or notices in the newspaper or anything, that the subsidy was not going to continue—with the understanding that that rebate was available. They have applied for it. It has gone in, and I think if nothing else, the subsidy should apply to the periods of April and May. I would like to hear what the minister thinks: whether or not it should continue until we actually have passenger service to and from the Queen Charlotte Islands.

Mr. Pepin: I have counted five questions and I am not sure if I got them all. On the first one, Mr. Fulton referred to socio-economic . . .

Mr. Fulton: Impact studies.

Mr. Pepin: Impact studies of the grain.

Mr. Fulton: And the coal.

Mr. Pepin: And the coal. I have not seen any. The second one is the project of the Government of British Columbia, and I have not seen any, except for the fact that everybody seemed to agree there is going to be a great need for coal, particularly in Japan, and the Japanese themselves have come to request such imports from Canada. Presumably that is good enough to prove some economic advantage to that. However, I am not

[Translation]

expliquait que ces installations seraient les premières à être construites. J'aimerais savoir s'il pourrait me donner la date d'achèvement des travaux d'installation de ces émetteurs THF.

Ma quatrième question concerne la subvention pour les déplacements par avion, question que j'ai déjà abordée avec le ministre. Après lecture du procès-verbal de la réunion du comité, je me suis posé un certain nombre de questions concernant la remise de \$5. Les transporteurs aériens de troisième classe assuraient le transport aller et retour, et la plupart des habitants des Îles Queen Charlotte pouvaient toucher une remise de \$5 au voyage aller comme au voyage retour. Il n'est question ici que d'une subvention de \$35,000 accordée l'an dernier, dont seulement \$20,000 ont été dépensés. Néanmoins, les résidents des Îles Queen Charlotte sont nombreux à compter sur cette subvention et le ministre a expliqué que celle-ci n'a pas été renouvelée cette année parce que la question tombe sous l'application de l'accord de subvention de la côte ouest conclu avec la Colombie-Britannique. J'aimerais de nouveau signaler au ministre que la subvention a été maintenue après la signature de l'accord de subvention de la côte ouest, et ce jusqu'au 31 mars de cette année. C'est très différent de l'accord de subvention de la côte ouest, et Transports Canada l'a pris en main pour une raison bien précise: tout simplement, les résidents des Îles Queen Charlotte ne bénéficiaient plus d'aucun service voyageurs les reliant à la ville de Prince Rupert, où ils devaient se rendre pour des soins hospitaliers, etc.

Je voudrais que le ministre nous explique ce qui a changé depuis 1977. Cela n'a certainement rien à voir avec l'accord de subvention de la côte ouest, comme on l'avait dit lors de la dernière réunion du comité. Cette décision a mis de nombreux résidents de la région dans une drôle de situation: ils ont voyagé sans souci pendant les mois d'avril et de mai . . . sans savoir que la subvention n'allait pas être renouvelée (en effet, personne à Transports Canada n'a, à ma connaissance, communiqué cette nouvelle aux résidents, que ce soit par des avis publiés dans les journaux ou par d'autres moyens publicitaires) . . . confiants que la remise était toujours en vigueur. Ils l'ont demandée. La demande a été reçue et je pense que la subvention devrait au moins s'appliquer aux mois d'avril et mai. J'aimerais savoir ce qu'en pense le ministre. D'après vous, cette subvention devrait-elle ou non être maintenue jusqu'à ce qu'un service voyageurs, assurant la liaison entre les îles Queen Charlotte et la ville de Prince Rupert, soit mis en place?

Mr. Pepin: J'ai compté cinq questions et je ne suis pas sûr de les avoir toutes notées. Votre première question, monsieur Fulton, traitait de l'incidence socio-économique . . .

Mr. Fulton: Des études des conséquences.

Mr. Pepin: Des études des conséquences pour les céréales.

Mr. Fulton: Et le charbon.

Mr. Pepin: Et le charbon. Je n'en ai pas encore vu. Le deuxième élément est le projet du gouvernement de la Colombie-Britannique, et je n'en ai pas eu des nouvelles, à part le fait que tout le monde semble convenir qu'il y aura d'importants besoins en charbon, surtout en Japon. D'ailleurs, les Japonais ont eux-mêmes demandé au Canada de leur en exporter. Cela prouve qu'il y a déjà certains avantages économiques. Cepen-

[Texte]

familiar with great socio-economic analyses in either case, because these were . . .

Mr. Fulton: Yes, Mr. Minister, my point is in relation to a socio-economic impact study of the effect on Prince Rupert, Port Edward, Terrace Smithers and the communities back towards Prince George.

Mr. Pepin: These are provincial projects, and in the different arrangements we made, we were very keen to protect the interests of workers; for example, in the case of coal, the native people, the women and so on; in the case of grain, we were aware there were facilities around the port that might have been affected, so we brought that to the attention of the promoters of these projects, but again, I am not familiar . . .

Mr. Fulton: The proponents of these projects are responsible for the socio-economic impact studies?

• 2105

Mr. Pepin: Yes. The coal deal, did you ask any particular questions on that? I heard you refer to them.

Mr. Fulton: Nothing specific in relation to the current deal.

Mr. Pepin: Well, do you know what the present situation is?

Mr. Fulton: The province of British Columbia essentially said they want to do it.

Mr. Pepin: Yes, but you might observe also that they left the federal government, and in particular, the Department of Transport, with the responsibility to see to the development of adequate port facilities for the exporting of coal. In this particular area, we are going to be front and centre. A substantial amount of money will be involved in that, and we are going to recover, hopefully, as much as we can from a through-put rate paid by the exporters. Is there anything I can tell you with respect to this particular one?

Mr. Fulton: Nothing, other than perhaps to comment on whether you think the project is viable.

Mr. Pepin: We will know more about that when we know the price the Japanese are willing to pay for it. My expectation is—and it seems to be everybody else's—that the price of coal will go up quite rapidly in coming years; consequently, this project will be viable, if not immediately, at least in the very near future. Presumably, there is a cost to be paid for putting the system together.

Mr. Fulton: Transport will be involved in the port development itself . . .

Mr. Pepin: That is it.

Mr. Fulton: . . . at Riddley Island, and the CN line upgrading from Prince George to Prince Rupert.

[Traduction]

dant, je ne suis au courant d'aucune analyse socio-économique d'envergure sur l'une ou l'autre de ces deux questions, parce que . . .

M. Fulton: Oui, monsieur le ministre, ma question portait sur une étude des conséquences socio-économiques pour Prince Rupert, Port Edward, Terrace Smithers et les communautés situées dans le même axe que Prince George.

M. Pepin: Il s'agit là de projets provinciaux, et dans le cadre des différents accords que nous avons conclus, nous avons toujours fait notre possible pour protéger les intérêts des travailleurs; par exemple, dans le cas du charbon, il s'agissait des autochtones et des femmes, etc.; dans le cas des céréales, nous savions que certaines installations autour du port pourraient être touchées, alors nous avons signalé cela aux promoteurs de ces différents projets, mais, je le répète, je ne connais pas très bien . . .

M. Fulton: Les auteurs de ces projets sont-ils responsables des études des conséquences socio-économiques?

M. Pepin: Oui. Et pour ce qui est des accords concernant le charbon, avez-vous des questions à poser? Vous y avez fait allusion tout à l'heure.

M. Fulton: Je n'ai rien demandé de précis au sujet des accords en vigueur à l'heure actuelle.

M. Pepin: Et bien, savez-vous quelle est la situation à l'heure actuelle?

M. Fulton: La Colombie-Britannique a dit, en gros, qu'elle voulait le faire.

M. Pepin: Oui, mais vous remarquerez également qu'elle a laissé au gouvernement fédéral, et en particulier au ministère des Transports, la responsabilité de la mise en place d'installations portuaires suffisantes pour l'exportation du charbon. D'ailleurs dans ce domaine, nous aurons à jouer un rôle de premier plan. Un montant considérable d'argent sera investi dans ce projet, et nous espérons pouvoir en récupérer un bon pourcentage grâce aux frais directs payés par les exportateurs. Y a-t-il certains renseignements que vous aimeriez avoir à ce sujet?

M. Fulton: Non, sauf peut-être votre opinion sur la viabilité de ce projet.

M. Pepin: Nous en saurons davantage lorsque nous connaîtrons le prix que les japonais sont prêts à payer. J'ai moi-même l'impression—et tout le monde semble partager la même opinion—que le prix du charbon va augmenter très rapidement dans les années à venir. Par conséquent, ce projet sera viable au moins dans le proche avenir, si ce n'est dans l'immédiat, mais nous devons nous attendre à déboursier une certaine somme pour l'élaboration du système.

M. Fulton: Le ministère des Transports participera à l'aménagement même du port . . .

M. Pepin: Oui, c'est ça.

M. Fulton: . . . à Ridley Island, ainsi qu'à l'amélioration des lignes ferroviaires du CN reliant Prince George et Prince Rupert.

[Text]

Mr. Pepin: That is it, but because the companies wanted to have as clear a price as possible for their negotiations with the Japanese, we submitted to the companies a through-put rate. That is as firm as we could put it, so that we can add the cost of production, the cost of transportation from the coal pit to the port through the BCR and the main CN lines. Therefore, they have two prices. The BCR leads, if I understand. Well, in this area. They have to put all these prices together in order to enter into negotiation with the Japanese.

Mr. Fulton: But, does it not make . . .

Mr. Pepin: Hopefully, this is done now. At least the federal government, with respect to the through-put import, has done what was needed.

The Chairman: Final question, Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Perhaps I could simply allow the minister to respond to the other three. They are very brief.

Mr. Pepin: I will ask my deputy minister, because I did not register them all.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration): Thank you, Mr. Chairman. With respect to your question regarding the VHF sites on the west coast, I am sure you are aware there are already two sites at Sandspit and Meadow Mountain, a new VHF site to be installed this year at Cunshewa and three more sites to be installed during the fiscal year 1981-82.

Mr. Fulton: They will be going ahead?

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Pepin: On the ferry from Prince Rupert, do you have anything to say Mr. Sinclair?

The Chairman: Mr. Marsham.

Mr. Pepin: Mr. Marsham, on the ferry.

Mr. Roger Marsham (Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration): Well, I am not aware, Mr. Chairman, of any application before the government at this time in respect to that particular ferry. I think the member drew a parallel with the principle of Arthur Lang Bridge in Vancouver, which ostensibly was access to that airport.

Mr. Fulton: It is precisely the same thing from Prince Rupert to Digby Island. The city of Prince Rupert has been applying for a number of years to the federal government.

Mr. Pepin: If they decide to answer, inadequately obviously in Mr. Fulton's mind, on the subject of ferries on the west coast, the reference we made to an agreement with the government of the province on these matters a number of years ago still stands. These are intraprovincial ferries, from my point of

[Translation]

M. Pepin: C'est exact, mais puisque les entreprises voulaient avoir un prix aussi défini que possible en vue de leurs négociations avec le Japon, nous avons donné à ces entreprises un tarif direct. Ce prix est le prix le plus ferme que nous avons pu leur donner, parce que nous voulons pouvoir ajouter les coûts de production et les frais de transport de charbon depuis la mine jusqu'au port, en passant par son transport par voie de chemin de fer avec les chemins de fer BCR et CN. Elles disposent par conséquent de deux prix. C'est le BCR qui mène dans ce domaine, si j'ai bien compris. Les entreprises ont mis tous ces prix ensemble afin d'être en mesure de négocier avec les Japonais.

M. Fulton: Cela ne veut cependant pas dire que . . .

M. Pepin: Nous espérons que c'est chose faite. Au moins le gouvernement fédéral a fait ce qu'il avait à faire concernant les frais directs d'importation.

Le président: C'est votre dernière question monsieur Fulton.

M. Fulton: Je demanderai peut-être tout simplement au ministre de répondre aux trois autres questions. Elles sont très brèves.

M. Pepin: Je demanderai à mon sous-ministre de prendre la parole, parce que je n'ai pas noté toutes vos questions.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Gordon Sinclair (administrateur de l'Administration canadienne des transports maritimes): Merci, monsieur le président. Pour ce qui est de votre question concernant les stations THF sur la côte ouest, je suis certain que vous savez qu'il y a déjà deux endroits, à Sandspit et à Meadow Mountain; aussi, une nouvelle station THF sera installée cette année à Cunshewa, et trois autres verront le jour dans le courant de l'année financière 1981-1982.

M. Fulton: Ces projets seront réalisés?

M. Sinclair: Oui.

M. Pepin: Pour ce qui est du transbordeur de Prince Rupert, avez-vous quelque chose à dire à M. Sinclair?

Le président: Monsieur Marsham.

M. Pepin: Monsieur Marsham, sur la question du transbordeur . . .

M. Roger Marsham (administrateur adjoint, Administration canadienne des transports de surface): Monsieur le président, je ne suis au courant d'aucune demande soumise au gouvernement concernant ce ferry. Je pense que le député a établi un parallèle avec la question du pont Arthur Lang à Vancouver, qui apparemment était la voie d'accès à l'aéroport.

M. Fulton: C'est précisément la même chose avec Prince Rupert et Digby Island. La ville de Prince Rupert envoie des demandes au gouvernement fédéral depuis plusieurs années déjà.

M. Pepin: S'il décide de répondre à la question des transbordeurs de la côte ouest (et d'après M. Fulton, la réponse sera de toute façon insatisfaisante), on dira que l'accord conclu il y a quelques années avec le gouvernement de la province est toujours en vigueur. Il s'agit de transbordeurs intra-provin-

[Texte]

view, and they should not be compared to ferries in eastern Canada, which navigate between one province and another.

Mr. Fulton: The final point was the five-dollar rebate.

Mr. Pepin: Well, anybody knows more than I do about that one. The point you are making is that there was inadequate publicity given to the elimination of that five dollar subsidy.

• 2110

Mr. Fulton: So there has been no change in circumstances since it was introduced.

Mr. Pepin: No, but my understanding is it was introduced for a period of time to cushion the transition period between, if I understand well, the elimination of the ferry and the advantage or the lack of advantage given to travellers to use the air facilities. As far as I know, there was a period of time attached to that subsidy. As far as I know, it was extended for a period, and then it came to an end.

Mr. Fulton: Will any consideration be given to the interim period when no one knew it was terminated?

Mr. Pepin: Not to my knowledge, but I will look at it again and give you a second firm answer.

Mr. Fulton: Thank you.

M. Maltais: Monsieur le ministre, je voudrais vous poser des questions au sujet de la circonscription électorale pour avoir des précisions. Je pense que vous connaissez l'étendue du comté que je représente, c'est 600 milles de littoral par 1,250 milles de longitude.

Voici ma première question: Au niveau de la planification aérienne, et je pense aux régions de Schefferville, Gagnon et Fermont où il n'y a absolument aucune route, et où le chemin de fer est du domaine de l'entreprise privée, la population n'a comme moyen de transport que l'avion, est-ce qu'à la Commission des transports du Canada, il y a une politique de tarification pour des régions comme celles-là? Car les gens sont pratiquement esclaves des moyens de communication normaux comme ceux qui existent plus près des grands centres. Et, question corollaire, combien coûte un siège au mille pour une compagnie comme Air Canada, sur une route comme celle de Québec, Toronto ou encore une route comme celle de Montréal, Vancouver par rapport à Québécois pour des régions semblables? Est-il normal que la Commission des transports accepte autant d'augmentations de tarifs annuellement? Nous en sommes rendus à trois augmentations dans la même année. Y a-t-il une politique de tarification pour des régions comme Schefferville, Gagnon, Fermont et quelle est cette politique? Premièrement et deuxièmement, combien il en coûte du siège au mille pour des compagnies comme CP Air ou Air Canada? Et troisièmement, n'y aurait-il pas lieu d'établir une politique de péréquation de transport aérien pour donner plus satisfaction à des gens dans ces régions-là?

M. Pepin: Je ne sais pas si je peux répondre, mais tout ce que je peux dire, c'est qu'il y a un programme de mon

[Traduction]

ciaux à mon avis, et il ne faudrait pas les comparer aux transbordeurs de l'est du pays, qui naviguent d'une province à une autre.

M. Fulton: La dernière question que j'ai posée concernait la remise des cinq dollars.

M. Pepin: N'importe qui est mieux averti que moi à ce sujet. La critique que vous faites, c'est qu'on n'a pas fait suffisamment de publicité annonçant l'élimination de cette subvention de cinq dollars.

M. Fulton: Il n'y a donc pas eu de changement depuis son application.

M. Pepin: Non, mais d'après ce que j'ai cru comprendre, cette décision a été prise pour faciliter la transition entre les services de traversiers et les services d'avion. A ce que je sache, on a imposé une date limite à la subvention. On l'a prolongée pendant une certaine période et, ensuite, elle s'est terminée.

M. Fulton: Va-t-on étudier la période intérimaire durant laquelle personne ne savait que les services de traversiers n'existaient plus?

M. Pepin: En autant que je sache, non. Cependant, je vais réexaminer la question pour vous donner une deuxième réponse plus ferme.

M. Fulton: Merci.

Mr. Maltais: Mr. Minister, I would like to get some clarification on my constituency. I think you are aware of the size of the riding I represent, which is 600 miles wide by 1,250 long.

Here is my first question: for regions like Schefferville, Gagnon and Fermont, where there are absolutely no roads and where the railway is run by private interests and where the residents must rely solely on the airplane as their means of transportation, does the Canadian Transport Commission have a special rates policy in effect? The people in these areas are at the beck and call of the normal means of communication which exist in the larger centres. As a supplementary to that, I would like to know how much Air Canada must pay per mile for a seat between Quebec and Toronto or Montreal and Vancouver in comparison with what Quebecair must pay to serve the more isolated regions? Is it normal for the Canadian Transport Commission to accept as many annual rate increases? We have reached the point where there are as many as three per year. Does any rates policy apply to areas like Schefferville, Gagnon and Fermont and, if so, what is it? That is my first question. My second question is, now much a mile does a seat cost a company like CP Air or Air Canada? My third question is: would it not be appropriate to establish an air transport equalization policy to meet the needs of the people in those more isolated regions?

Mr. Pepin: I do not know whether I am able to reply. However, I can tell you that there is a program in my

[Text]

ministère qui aide, par le moyen de subsides, à édifier, à mettre en place des routes, comme par exemple dans le cas des Îles-de-la-Madeleine, EPA reçoit un subside. Québécois reçoit également des subsides du ministère pour établir une route. Et comme tous les subsides, cela se continue après l'établissement de la route. Peut-être que M. McLeish pourrait m'aider... Mr. McLeish,—if I understand the question well; I am not too sure—is there a policy on taking into account of tariffs in the acceptance of air routes by the CTC?

Mr. McLeish: I am not able to answer that question.

Mr. Pepin: You are not? Neither am I. I know in the railways there is such a situation; but I am not familiar really. I was sure about the subsidy granted to some companies to establish, but I am not sure to what extend tariffs come into account when allowing an airline to operate a certain route. Even Mr. McLeish does not know, so I am in a very good position, not to know.

Mr. McLeish: Well, Mr. Chairman, it has been a policy for decades not to provide air subsidies except in very extreme cases, and these have been in Newfoundland and along the shore of the St. Lawrence. Those have been the only places in recent years to have enjoyed a subsidy.

Mr. Pepin: Do we understand the question well? Est-ce que l'on comprend bien la question d'abord?

• 2115

M. Maltais: M. McLeish disait qu'on subventionne effectivement le transport dans des régions marginales. Est-ce qu'une région comme Schefferville, Gagnon, Fermont, selon vous, pourrait constituer une région marginale? Dans le fond, la question est à peu près la suivante: je sais que dans la région de Terre-Neuve, on peut donner un crédit d'impôt au transport aux gens qui quittent l'île de Terre-Neuve pour venir sur le continent canadien. Est-ce que maintenant cette politique-là ne pourrait pas être applicable dans les régions où il n'y a pas d'autre moyen de transport que l'avion? Lorsque vous accordez des subsides, ne pourriez-vous pas considérer les zones nordiques comme Schefferville, Gagnon et Fermont comme des zones spéciales?

M. Pepin: Tout ce que je peux dire là-dessus, c'est qu'évidemment, la localisation d'une municipalité, d'un groupe, d'une collectivité humaine, est tenue en ligne de compte dans la politique de construction des aéroports, par exemple. Il y a dans les Territoires du Nord 46 aéroports qui ont été établis, justement à cause de la situation d'insularité de la population et qui n'auraient pas été établis, compte tenu de la population, si cela avait été à Drummondville ou ailleurs. Donc, cet élément-là est tenu en ligne de compte.

La deuxième façon, c'est celle que j'ai indiquée, c'est-à-dire qu'à l'occasion, pour rendre une route difficile rentable, le gouvernement verse un subside pour y arriver. C'est la situation, par exemple, aux Îles-de-la-Madeleine. Tout à l'heure, j'ai reçu une représentation des Îles-de-la-Madeleine. On m'a dit: monsieur le ministre, considérez la situation tout à fait particulière dans laquelle nous sommes. Là, c'est une île;

[Translation]

department through which subsidies may be made available to airlines to construct routes. For instance, ETA receives a subsidy for the Îles-de-la-Madeleine. Quebecair also receives financial assistance to establish airlines. Like all subsidies, they continue after the route has been developed. Perhaps Mr. McLeish could help me out... Monsieur McLeish, si j'ai bien compris la question, on nous demande si la société a élaboré une politique de vérification qui s'appliquera lors de l'approbation des routes aériennes?

M. McLeish: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. Pepin: Non? Moi non plus. Je sais qu'une politique semblable existe pour les chemins de fer. Je ne m'y connais pas vraiment. Je sais que le ministère a accordé des subventions à certaines compagnies en vue d'établir les routes aériennes, mais j'ignore si l'on tient compte des tarifs lors de l'approbation d'une route aérienne. Si M. McLeish ne le sait pas, j'ai encore plus le droit de l'ignorer.

M. McLeish: Monsieur le président, depuis des décennies, les subventions aux lignes aériennes ne sont accordées que dans les cas extrêmes, comme, par exemple ceux de Terre-Neuve et du littoral du Saint-Laurent. Voilà les seuls endroits ayant bénéficié d'une subvention au cours des dernières années.

M. Pepin: Avons-nous bien compris la question? First of all, did we understand your question?

Mr. Maltais: Mr. McLeish was saying that we do in fact subsidize transportation in outlying regions. Do Schefferville, Gagnon and Fermont fall into that category in your opinion? Basically, the question is as follows: I know that in Newfoundland a tax credit can be given to people leaving the island for the Canadian mainland. Now, could that policy not apply in areas where there is no other means of transport other than the airplane? In granting subsidies could you not consider northern regions like Schefferville, Gagnon and Fermont as special zones?

Mr. Pepin: All I can say on that is that the location of a municipality, a group, a human community is taken into account by airport policy. In the Northwest Territories, 46 airports have been constructed in places where the residents are very isolated; a place like Drummondville, for instance, with a comparable population, would not have received an airport. So, the isolation factor is taken into account.

Also, as I indicated, to make a difficult airline route profitable, the government pays out a subsidy. That is the case in Îles-de-la-Madeleine for example. Earlier I received a representation from that region where I was asked to consider the very particular circumstances in which the residents find themselves. In their case, they live on an island. Perhaps you might feel that your region is equally isolated. So, obviously,

[Texte]

peut-être qu'ailleurs dans votre territoire, c'est à peu près l'équivalent d'une île. Alors là, évidemment, je pense bien que dans ces situations, le gouvernement tient compte de cela pour déterminer quelle somme il va allouer à la construction d'un aéroport ou à l'établissement de certaines autres facilités aériennes. Est-ce que cela vous suffit comme réponse?

L'isolement dans lequel sont les gens de votre population est un facteur. J'imagine que c'est un facteur qui entre en ligne de compte dans la détermination de la politique d'établissement des aéroports du gouvernement.

M. Maltais: Je ne voudrais pas passer toute la période sur ce sujet-là, mais j'aimerais recevoir du ministère des Transports une espèce de document qui pourrait nous exposer des solutions possibles pour permettre aux gens de sortir de ces régions-là à des coûts moindres. Je pense à des formules de crédit d'impôt, entre autres. J'aimerais savoir quels subsides ont été accordés à Québec-Air pour relier ces villes-là au reste de la province. Cela m'intéresserait d'avoir ces documents-là.

J'aurais une autre question concernant encore ces endroits-là. Est-il normal que Transports Canada n'ait pas encore installé le vol aux instruments à Schefferville et à Gagnon alors que ces villes existent depuis 20 ans, 25 ans dans le cas de Schefferville, alors aussi que les moyens de transport au niveau de l'aviation se sont grandement améliorés? Auparavant, nous avions les DC-3 et les F-27 à Schefferville et à Gagnon et maintenant nous avons des 737. Je voudrais savoir si le ministère des Transports a réellement l'intention d'installer des équipements d'aide à la navigation aérienne plus perfectionnés à Schefferville et à Gagnon.

M. Pepin: Je n'ai pas encore rencontré un seul député qui soit satisfait de l'équipement qui existe dans l'aéroport de son comté. Je n'en ai pas encore rencontré un.

M. Maltais: Monsieur le ministre, vous seriez encore moins satisfait de tout l'équipement.

M. Pepin: Oui, j'imagine. Mais le concept de ce que vous appelez un bon équipement ou un équipement adéquat est un concept extrêmement élastique, n'est-ce pas? Le ministère consacre des sommes importantes à cela, et peut-être que M. McLeish pourrait vous donner la programmation en ce qui a trait à l'aéroport de Schefferville ou à d'autres aéroports de votre région.

M. Maltais: Est-ce que le ministère est au courant...

Le président: Final question, Mr. Maltais. Dernière question, s'il vous plaît.

M. Maltais: J'aurais une question sur les ports nationaux de Sept-Îles. Est-ce qu'on peut poser une question sur les ports nationaux? J'aimerais savoir si le plan d'investissement des ports nationaux à Sept-Îles sera concrétisé une fois l'étude actuelle terminée et quel est l'échéancier exactement.

M. Pepin: Monsieur Sinclair, vous avez des lumières là-dessus?

[Traduction]

the government takes situations of that kind into account in determining how much will be allocated to airport construction or to the creation of other airline facilities. Is that a satisfactory reply?

The isolation of the residents in your area is definitely a factor. I imagine it must be taken into account when developing the government's airport policy.

Mr. Maltais: I do not want to use up all my time on that question, but I would like the ministry of Transport to provide me with some type of document illustrating the possible ways in which residents can leave those areas at lower costs. I am thinking of tax credit schemes, for example. I would like to know what subsidies have been given to Québec-Air to link those cities with the rest of the province. I would be very interested in obtaining that information.

I have one other question on those communities. How is it that Transport Canada has not yet introduced flights by instrument in Schefferville and Gagnon, which have existed for 20, and in the case of Schefferville, 25 years? Also, aviation technology has greatly improved. There were DC-3s and F-27s at Schefferville and Gagnon before and now we have 737s. I would like to know whether the ministry of Transport really intends to install more sophisticated navigation aids at the Schefferville and Gagnon airports?

Mr. Pepin: I have yet to meet one single member of parliament who is satisfied with the equipment in the airport in his riding. I have not yet met one.

Mr. Maltais: Mr. Minister, you would be even less satisfied with the rest of the equipment.

Mr. Pepin: Oh I imagine. However, labelling equipment as good or adequate is an extremely subjective activity, is it not? The ministry devotes considerable sums to equipment. Perhaps Mr. McLeish could give you the timetable which applies to the Schefferville airport or to other airports in your region.

Mr. Maltais: Is the ministry aware...

Le président: Dernière question, monsieur Maltais. Last question, please.

Mr. Maltais: I have a question on the national harbours in Sept-Îles. Could I ask a question on the national harbours? I would like to know whether the national harbours investment plan in Sept-Îles will become a reality once the ongoing study has been completed? What is the exact timetable?

Mr. Pepin: Mr. Sinclair, could you shed any light on that?

[Text]

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman. At the present time a port development plan is in the process of preparation for the Port of Sept-Îles, but that plan has not as yet been approved by the National Harbours Board and as yet there are no precise dates for construction.

The Chairman: I will allow Mr. McLeish, if Mr. Maltais wishes, to respond with regard to the question of instrumentation.

• 2120

Mr. McLeish: I do not have with me any of my reference text to show me what Schefferville has in the way of landing aids, I presume it is landing aids to which you are referring, and so I am unable to discuss this with you. But I am prepared to look it up and provide the information to you.

The Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall is next.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I am tempted to ask Mr. McLeish precisely how many dollars the Canadian government has paid out in the last 15 years in out-of-court settlements with respect to decisions the department has arrived at resulting from incidents around airports, but I will not.

I want rather, Mr. Chairman, if I might, to ask the minister a question in the area of policy, I suppose, and it has to do with the protection of rigid structures standing on or near the edge of shipping channels, generally bridge supports and bridge piers. The minister will be aware of my concern that over the last several years we have had 20 incidents where life has been lost as a result of moving ships striking bridge abutments. Specifically I wonder why it is that the minister is reluctant to enter into discussions with appropriate authorities around the country to work out a cost solution to what I would call the Volkswagen protection approach, not necessarily the Cadillac abutment protection approach. Why is it that we are not able to sit down with the appropriate authorities and resolve this problem?

Specifically, in respect of Halifax, with a second container pier opening up in Bedford Basin, the potential for collision between moving ships and the pier supports for the Angus L. MacDonald Bridge and the A. Murray MacKay bridge will rise significantly, unless we take some measures now. That is an example. Of course the generality applies to all other harbours and major rivers in Canada. Why can we not work out some arrangement for cost sharing or federal absorption of the cost? The total amount of money is not really significant.

Mr. Pepin: I will ask Mr. Sinclair, if you permit, Mr. Forrestall, to comment. I could give you generalities but you are more interested in the second part of the question.

Mr. Forrestall: Yes.

[Translation]

M. Sinclair: Merci, monsieur le président. A l'heure actuelle, le plan d'investissement du port est en cours de préparation pour Sept-Îles; toutefois, il n'a pas encore reçu l'approbation du Conseil des ports nationaux et on n'a pas encore précisé la date où devrait commencer la construction.

Le président: Je permettrai à M. McLeish, si c'est le désir de M. Maltais, de répondre à la question sur le vol à l'aide d'instruments.

M. McLeish: Je n'ai pas ici de documents expliquant ce dont dispose Schefferville en matière d'aides à l'atterrissage. Il m'est donc impossible d'en discuter avec vous, mais je veux bien faire des recherches et vous en communiquer les résultats plus tard.

Le président: Merci.

Monsieur Forrestall vous avez la parole.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Je suis tenté de demander à M. McLeish combien de dollars le gouvernement canadien a dépensés depuis 15 ans pour le règlement à l'amiable de procès qui sont survenus suite à des incidents et ont eu lieu autour d'aéroports, mais je ne le ferai pas.

Je préférerais, monsieur le président, si vous me le permettez, poser une question au ministre concernant les politiques en vigueur en matière de protection des structures rigides érigées sur le bord ou près du bord des voies d'expédition, c'est-à-dire en général les soutiens de ponts et les appontements. Le ministre saura comprendre pourquoi je m'inquiète du fait qu'il y ait eu, ces dernières années, 20 accidents, provoqués par des bateaux venus se frapper contre la butée de ponts, qui ont causé la mort d'une ou de plusieurs personnes. Je me demande plus particulièrement pourquoi le ministre hésite à entamer des discussions avec les autorités concernées partout dans le pays en vue de trouver une solution à ce que j'appellerais l'approche de protection de type «Volkswagen», pour que nous ayons au contraire un programme de type Cadillac. Pourquoi n'avons-nous pas pris les devants pour rencontrer les autorités concernées en vue de résoudre ce problème?

Pour ce qui est d'Halifax plus particulièrement, où l'on prévoit construire un nouvel appontement à Bedford Bassin, les risques d'avoir des bateaux qui viendraient heurter les supports du pont Angus L. MacDonald et du pont A. Murray MacKay augmenteraient sensiblement sauf si nous prenons des mesures tout de suite. Je donne cela à titre d'exemple, mais les remarques s'appliquent à tous les autres ports et à toutes les rivières importantes du pays. Pourquoi ne serait-il pas possible de conclure des arrangements pour le partage des coûts ou pour l'absorption des coûts par le gouvernement fédéral? Le montant total d'argent dont il est question n'est pas si important que cela.

M. Pepin: Si vous le permettez, monsieur Forrestal, je vais demander à M. Sinclair de vous répondre. Je pourrais vous donner certaines réponses très générales, mais je pense que la deuxième partie de votre question vous importe davantage.

M. Forrestall: Oui.

[Texte]

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman. At the present time within the marine administration in Transport we are reviewing all the bridge situations in Canada where we feel there is a potential for an incident. At the same time we are addressing ourselves to what rules, regulations and conditions should be addressed at each one of these locations with respect to the movement of shipping under various weather and/or traffic conditions.

With regard to the latter part of your question concerning the construction of protection devices for those piers that might be endangered, we have not accepted the position that Transport Canada has any responsibility to share in the cost of constructing any such protective devices as the bridge owner might wish to see.

Mr. Pepin: You might comment on the follow-up on the accident in Vancouver with the Japan Erica. A number of things were done there. Would you kindly comment on it?

Mr. Forrestall: Done with federal funding?

• 2125

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with respect to the Japan Erica incident in Vancouver, there have been a number of conditions laid down by the harbour authorities governing at what times and with what assistances and at what speeds and under what weather conditions the ships may traverse the second narrowest bridge. That related to the first part of my response to your question.

Mr. Forrestall: I assumed that. I was aware of it. I continue to have some concern, Mr. Minister, about this situation and would ask you, briefly, what conditions would you require to be present before you might advise or solicit from your colleagues in government a change in this basic policy? What conditions would you require? As I understand, the administrator, he has indicated that it is not a matter of policy at this point in time to assist. What would change your mind?

Mr. Pepin: To assist what?

Mr. Forrestall: To assist in the costing or to absorb the costing of a minimum amount of armoured protection for rigid standards that abut or in fact lie in navigable waters, waters traversed by ships of significant size and structure. What would you require, an accident that took the lives of 150 people crossing the McDonald Bridge? Would that change your mind?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as I have indicated previously, Transport Canada does not accept that we have a responsibility to share in the costs of any protective devices. If the bridge owners feel...

Mr. Forrestall: My question was to the minister asking what would change his mind. I appreciate the response the minister has given me and I did not misunderstand it. I am quite clear on it.

[Traduction]

M. Sinclair: Merci, monsieur le président. L'administration marine du ministère des Transports est en train d'étudier tous les points au Canada où nous pensons qu'il y a risque d'accident de ce genre. Nous étudions en même temps les règlements et les conditions qu'il faudrait établir pour chacun de ces endroits concernant le placement de marchandises compte tenu de certaines conditions climatiques ou de certaines situations de circulation.

Pour ce qui est de la deuxième partie de votre question, concernant la construction de dispositifs de protection pour les supports qui pourraient être menacés, nous n'avons pas accepté la position suivant laquelle Transport Canada aurait à partager les coûts de la construction de tels dispositifs, contrairement à ce que souhaiteraient les propriétaires des ponts.

M. Pepin: Vous pourriez peut-être dire quelque chose au sujet de ce qui s'est passé suite à l'accident survenu à Vancouver avec le *Japan Erica*. Un certain nombre de choses ont été faites. Pourriez-vous nous en fournir des explications?

M. Forrestall: Les subventions fédérales sont éliminées?

M. Sinclair: Monsieur le président, en ce qui concerne l'accident du bateau japonais Erica à Vancouver, les autorités portuaires ont émis une série de conditions auxquelles devront se conformer les navires qui voudront franchir le pont du second goulet portant en l'occurrence sur l'heure, la vitesse, les conditions atmosphériques et l'aide qui leur sera accordée. Voilà pour ce qui est de la première partie de la réponse à votre question.

M. Forrestall: C'est bien ce que je pensais et je le savais. Toutefois, monsieur le ministre, la situation continue à m'inquiéter et j'aimerais vous demander d'énoncer brièvement les conditions qui vous paraissent nécessaires avant de réclamer à vos collègues du gouvernement de changer cette politique fondamentale. Quelles sont-elles? Si j'ai bien compris, l'administrateur a précisé qu'il ne prévoyait pas, actuellement, de politique d'aide. Qu'est-ce qui pourrait vous pousser à changer d'avis?

M. Pepin: D'aide à quoi?

M. Forrestall: Il s'agit de financer, en tout ou en partie, le coût de l'opération minimale de blindage des piles se trouvant autour ou dans les voies navigables sillonnées par des navires de tonnage et de hauteur considérables. Que vous faut-il, un accident qui coûterait la vie à 150 personnes traversant le pont MacDonald? Cela vous amènerait-il à changer d'avis?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, j'ai déjà dit que le ministère fédéral des Transports se refusait à contribuer au financement de la construction d'installations de protection. Si les propriétaires du pont estiment...

M. Forrestall: J'ai demandé au ministre ce qui le ferait changer d'avis. J'ai bien compris ce qu'il m'a dit et il n'y a aucun doute dans mon esprit.

[Text]

Mr. Pepin: The reason I was making it is that our responsibility, at least in Transport Canada, inasmuch as we do not own these facilities, these rigid structures that you talk about, our responsibility was more in the field of regulations, was more in establishing the speeds, as Mr. Sinclair said. Do you feel that there are other responsibilities that Canada has?

Mr. Forrestall: Of course. Do you accept responsibilities for the Jacques Cartier Bridge, the Victoria Bridge? Do you want me to name them, Mr. Minister? Simply because the people of Halifax and Dartmouth have chosen to pay their own way as nearly as we can for our own structure costs crossing a national harbour, simply because we are a little fed up and sick and tired, frankly, of being the poor relatives and we have chosen in this instance to pay our own way does not surely mean that when we face and recognize and face up to the reality and the dangers that exist we cannot reasonably ask the federal government to accept a responsible position with respect to the lives of people crossing the bridge at a peak traffic hour.

That is simply my question; that is my statement. I had hoped that I would not have to put it quite so forcefully. I thought that you would naturally understand. If you do not want to spend a few dollars—in the case of Halifax Harbour it is about \$3.6 million—if you do not want to and you do not want to tell the National Harbours Board to get on with it, if you do not want to use the \$25 million that we have set aside for make-work projects, out of which the funds, at least the labour could have come, say so, fine. We will pay it and we will do it ourselves.

Mr. Chairman, I wonder if I could ask the minister what was added . . .

The Chairman: Your final question.

Mr. Forrestall: . . . what plans will be in evidence north of 60 degrees at the end of the nineteen eighties, and to ask him at the same time if he might comment on the present status of his deliberations with respect to the Eastern Provincial Airways appeal with respect to landing rights in Toronto that is in front of him. I apologize for bootlegging two entirely separate matters.

Mr. Pepin: I will leave the first one to others, but on the second one, you are very familiar—I know you are—with the decision of the CTC with respect to the Toronto-Halifax route. As you know, the interested parties have appealed to the minister to change the decision of the commission. Really, the only thing I can say at this particular moment is that we are in the process of looking at that. Actually, we will be announcing something rather soon.

• 2130

Mr. Forrestall: As we note the press rumours, then that is exactly what they are. This is press speculation; as welcome as it might be to us, this is no more than speculation. These are the rumours that suggest a decision is anticipated.

Mr. Pepin: If I were to comment on the quality of the rumours, I would be giving away the answer. Let me just

[Translation]

M. Pepin: Je vous parlais des responsabilités qui nous incombent au ministère fédéral des Transports. Nous ne sommes pas propriétaires des constructions ou des contreforts dont vous parlez. Comme M. Sinclair vous l'a dit, nous sommes chargés d'élaborer des règlements et de fixer les vitesses. Estimez-vous que le ministère a d'autres responsabilités?

M. Forrestall: Bien sûr. Acceptez-vous la responsabilité des ponts Jacques-Cartier et Victoria? Voulez-vous que je vous en donne la liste, monsieur le ministre? Halifax et Dartmouth ont décidé de faire cavalier seul en finançant le coût de construction d'un pont traversant un port national. Franchement, nous en avons par dessus la tête de jouer les parents pauvres et nous avons décidé de financer nous-mêmes l'opération. Mais il faut voir la réalité en face et il y a des dangers. Alors, n'est-il pas normal que nous demandions aux autorités fédérales d'assumer la responsabilité de la vie des personnes franchissant le pont aux heures de pointe?

Voilà ma question, elle est bien claire. J'aurais voulu ne pas poser le problème de manière si abrupte et j'espérais que vous me comprendriez. Si vous refusez de dépenser une petite somme d'environ \$3.6 millions pour le port d'Halifax et d'ordonner au Conseil des ports nationaux de poursuivre le projet, et si vous ne voulez pas utiliser les \$25 millions que nous avons réservés au programme de création d'emplois dont les fonds auraient pu au moins servir à payer la main-d'œuvre, eh bien dites-le nous. Nous financerons et effectuerons les travaux nous-mêmes.

Monsieur le président, pourrais-je demander au ministre . . .

Le président: C'est votre dernière question.

M. Forrestall: . . . quels sont les programmes prévus, pour le nord du 60° parallèle, d'ici la fin des années 80. Pourrait-il en même temps nous dire où en sont les délibérations relatives à l'appel qui lui a été présenté par la compagnie aérienne (*Eastern Provincial Airways*) à propos des droits d'atterrissage à Toronto. Excusez-moi de jeter sur le tapis deux questions entièrement différentes.

M. Pepin: Je laisserai d'autres répondre à la première question. Pour ce qui est de la deuxième, je sais que vous êtes parfaitement au courant de la décision rendue par la CCT à propos de l'itinéraire Toronto-Halifax. Comme vous le savez, les parties intéressées ont demandé au ministre de renverser la décision de la Commission. Nous examinons actuellement la question; c'est tout ce que je puis vous dire pour le moment. D'ailleurs, nous nous prononcerons rapidement.

M. Forrestall: Il s'agit donc de rumeurs et de spéculations de la part des journalistes. Même si nous nous en réjouissons, on soutient, mais ce sont des hypothèses, qu'une décision est attendue.

M. Pepin: Si je devais qualifier les rumeurs, je vous donnerais la réponse. Je me contenterai de vous assurer que la

[Texte]

assure you that this is being done now and that an announcement will be made soon.

Mr. Forrestall: Soon? Within a week, two weeks? Certainly before July 1.

Mr. Pepin: Yes. Well, "before" is about that time. I do not want to be tied to any particular date, but the opening of the service by CP, which got the licence, would have been, if my memory serves me well, on July 7. Obviously, the decision would be made before then.

Mr. Forrestall: With respect to the first part of my question?

Mr. Pepin: The flight north of the 60th parallel.

The Chairman: Are you willing to handle that one, Mr. Sinclair?

An hon. Member: I wish he could and I wish he would.

Mr. Sinclair: I hope that we will see as much Canadian flagshipping north of the 60th in the coming years as is humanly possible.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I wonder if I could ask for a slight elaboration of one of his answers.

The Chairman: Mr. Skelly, I am going to call on Mr. Benjamin now but if he wants to give you a moment of his time...

Mr. McGrath: I asked for a second round, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, you are next, Mr. McGrath.

Mr. Benjamin: Mr. Skelly has been jumping around here as if he had a tight girdle on. I would be pleased to let him get in his quick question and a quick answer and then I will proceed.

The Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: It is just an elaboration regarding some of the points you made on Vancouver Harbour. For tracking ship movements in the inner Harbour there, was there any consideration of providing a radar system? The vessel traffic management scheme is very elaborate, right up to the outer harbour area and then the whole thing collapses on a two-bit video camera that is no good in fog, bad weather or at any other time. I just wonder whether or not any consideration was given to tracking these movements by an inner harbour radar setup.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes, a project is under way to extend radar coverage through the Second Narrows Bridge. Project approval was given over a year ago for that particular project and it is now under way.

Mr. Benjamin: Have you got the money for it?

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I wonder if I might have the indulgence of the committee on the point raised by my good friend and colleague, Mr. McGrath, on the point of a second round. I wonder if I might have the indulgence of the commit-

[Traduction]

question est en cours d'examen et que nous ferons bientôt une déclaration.

M. Forrestall: Quand? Dans une semaine, deux semaines? Certainement avant le 1^{er} juillet.

M. Pepin: Oui. A peu près. Je ne veux pas m'engager en fixant une date mais si ma mémoire est bonne, le CP qui a obtenu le permis devrait commencer à assurer des vols le 7 juillet. Il est clair que la décision sera prise d'ici là.

M. Forrestall: Et la première partie de ma question?

M. Pepin: Les vols au nord du 60^e parallèle.

Le président: Monsieur Sinclair, allez-vous y répondre?

Une voix: J'aimerais bien qu'il le fasse, si cela lui était possible.

M. Sinclair: J'espère qu'on verra un aussi grand nombre d'avions Canadiens possible, dans l'avenir, au nord du 60^e parallèle.

M. Skelly: Monsieur le président, pourrais-je demander un éclaircissement à propos d'une réponse du ministre?

Le président: Monsieur Skelly, j'allais passer la parole à M. Benjamin mais s'il veut vous céder une partie de son temps...

M. McGrath: J'ai demandé à poser des questions au deuxième tour, monsieur le président.

Le président: Oui, vous êtes le suivant sur ma liste, monsieur McGrath.

M. Benjamin: Étant donné que M. Skelly n'a cessé de bouger comme si on lui avait mis un corset, je me ferai un plaisir de le laisser poser une question brève et entendre une réponse rapide, ensuite je poursuivrai.

Le président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Il s'agit d'un éclaircissement concernant la déclaration du ministre à propos du port de Vancouver. A-t-on prévu un système de radar permettant de suivre les navires sillonnant le bassin du port? La gestion du trafic portuaire est extrêmement complexe jusque dans la zone extérieure au port mais à partir de là, il n'y a plus qu'une petite caméra vidéo qui n'est pas très utile en cas de brouillard, d'intempéries, etc. J'aimerais savoir si l'on envisage d'installer un système de contrôle radar de la navigation à l'intérieur du port.

M. Sinclair: Monsieur le président, effectivement, on a mis sur pied un projet visant à accroître la zone couverte par le radar au-delà du pont du second goulet. Il a été approuvé il y a plus d'un an et il est actuellement lancé.

M. Benjamin: Disposez-vous des fonds nécessaires?

M. Sinclair: Oui.

M. Harquail: Monsieur le président, mon excellent ami et collègue M. McGrath a parlé d'une seconde série de questions. Les membres du Comité seraient-ils assez indulgents pour me permettre de poser mes questions dans le cadre de la première série avant d'aborder la deuxième?

[Text]

tee to put my questions for the first round before we go to the second round.

An hon. Member: We are already well under way in the second round.

The Chairman: It would have to be done, Mr. Harquail, with the indulgence of the committee. The Chair is aware that you were at the morning session, but members have been here since 8 o'clock. I know your absence was unavoidable, but in fairness to the members who were here, we had to start the second round when the first-round questioners had finished.

Mr. Harquail: As you mentioned, I did have another responsibility this evening which I just, in a very hurried fashion, left in order to come here—my responsibilities with the Department of Regional Economic Expansion. All I am asking for is the fair consideration and indulgence of my colleagues, as is usual in most circumstances. Of course, I am in their hands but I would like to have the opportunity to put my questions.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I am the only member up, I have not been here since 8 o'clock and I only have two questions so I will defer my two questions until my colleague has had a chance to place his.

• 2135

Mr. Turner: A great Canadian.

An hon. Member: That is co-operation.

Mr. Benjamin: We will let Mr. Harquail go in, but he owes us. Let the record show we will collect later.

The Chairman: Fine. With agreement of the committee, Mr. Harquail.

Mr. Malone: Put him on the I.O.U. list.

Mr. Harquail: Thank you very much and thanks to the members of the committee. This certainly is an inspiration for me as a member of the committee. I thank you very much.

Mr. Chairman, as I mentioned, I apologize for not being here at the beginning of this evening's session but due to another commitment I was not able to be here. I think most members understand these commitments.

My main thrust this evening, Mr. Chairman, has to do with ports policy. I think it is generally agreed that most people who are connected with ports in this country are awaiting, with a great need, the decision and direction by the government with respect to the much talked-about and promoted new ports policy. I want to inquire specifically about the legislation that will come before the House regarding the new ports bill and, in addition to this, Mr. Chairman, to speak about the over-all rationalization of ports in the Atlantic area, specifically with respect to northern New Brunswick.

I think the chairman and the minister will understand that in carrying out my responsibilities I have two major deep-water ice-free year-round ports, one of which is connected with an industry that employs in excess of 1,600 people in the newsprint industry as well as other commodities over the side, that is, Dalhousie, in addition to the zinc and ore concentrates

[Translation]

Une voix: La deuxième est déjà bien entamée.

Le président: Monsieur Harquail, il faut pour cela compter sur l'indulgence du Comité. Je sais que vous avez assisté à la séance du matin mais vos collègues sont ici depuis 20 h 00. Vous n'avez pas pu vous libérer, et ce n'est pas votre faute, mais pour être juste envers les membres qui ont assisté à la séance, nous avons dû entamer la seconde série après en avoir terminé avec la première.

M. Harquail: J'ai été effectivement retenu ce soir par mes responsabilités au sein du ministère de l'Expansion économique régionale et n'ai eu que le temps de me précipiter en toute hâte ici. Je demande simplement à mes collègues de tenir compte des circonstances et de se montrer indulgents, comme c'est la coutume la plupart du temps. Bien sûr, c'est à eux d'en décider mais j'aimerais pouvoir poser mes questions.

M. McGrath: Monsieur le président, il ne reste plus que moi et je ne suis pas ici depuis 20 h 00. D'autre part, je n'ai que deux questions à poser; je les reporterai donc pour laisser la place à mon collègue.

M. Turner: Voilà un bon Canadien.

Une voix: Ça c'est de la collaboration!

M. Benjamin: Nous laisserons M. Harquail prendre la parole mais il nous devra quelque chose: consignons au compte rendu que nous percevrons notre dû plus tard.

Le président: Très bien. Avec l'accord du Comité, monsieur Harquail.

M. Malone: Inscrivez-le sur la liste des débiteurs.

M. Harquail: Merci à vous, monsieur le président ainsi qu'aux membres du Comité. Je suis vraiment fier d'en faire partie. Merci encore.

Monsieur le président, je vous réitère mes excuses pour avoir manqué le début de la séance de ce soir mais j'ai été retenu. Je pense que la plupart des membres comprennent bien ce genre de contretemps.

J'aimerais surtout parler ce soir de la politique portuaire. On s'entend généralement à dire que la plupart des personnes travaillant dans le domaine des ports au pays attendent impatiemment la décision du gouvernement et l'orientation qu'il donnera à la nouvelle politique portuaire qui a fait couler beaucoup d'encre et que l'on a encouragée. Mes questions porteront surtout sur le bill sur les nouveaux ports qui sera présenté à la Chambre ainsi que sur la rationalisation globale des ports dans la région atlantique, et surtout dans le nord du Nouveau-Brunswick.

Je pense que le président et le ministre savent que deux grands ports en eau profonde, libres de glace toute l'année, sont de mon ressort. L'un d'entre eux est lié à un secteur employant plus de 1,600 travailleurs fabriquant du papier journal ainsi que d'autres marchandises; il s'agit de Dalhousie et de Belledune, produisant des concentrés de zinc et de

[Texte]

at Belledune, where we have somewhere in the order of 1,800 employees. If we take these points into consideration, coupled with the over-all question of regional development in northern New Brunswick, the minister will quickly understand, Mr. Chairman, my interest in obtaining from him pertinent information as to the ministry's and the department's position with respect to the expenditure of federal funds in the short and long-term, having regard for what has been discussed and studied in the past and keeping in mind the present pending study, to be brought forward in the coming month of July, that was carried out by ADI Limited of Fredericton, New Brunswick.

Notwithstanding the studies of 1973 by Lalonde, Valois, Lamarre and Valois and the DPW study of 1978 with respect to the Miramichi Channel study, I would like to ascertain, as a followup to my question to you, Mr. Minister, at the last meeting of the Committee of Transport, more precise information with respect to the over-all rationale regarding the immediate and short-term plans for expenditure of federal funds at these ports.

Mr. Pepin: I am not familiar with the details of this. I will have to rely on Mr. Sinclair to talk about that particular study and those two particular ports, namely, Dalhousie and Belledune.

On the port policy itself, Mr. Harquail, you will see in the proceedings from this morning that I and Mr. Sinclair reported on the present state of ports policy. Efforts are being made now, by Mr. Sinclair particularly, to consult with all interested parties to find out—and I am generalizing, of course—if, instead of going with a brand-new bill, as previously intended, it would not be more practical to make amendments to the National Harbours Board Act and to the Harbour Commissions Act, 1964. So this is the present trend and he will be reporting to me; he has already done so in part. We will reconsider that during the summer and decide how we will go about it in the fall.

Would you, Mr. Sinclair, comment on the study and the two ports in question?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman.

• 2140

The hon. member, having referred to the several studies that have been done throughout the years, will recall from some of those studies that there was an indication that the development of the Miramichi through the dredging project was an indicated direction to go. That particular project was originally sponsored by the Department of Regional Economic Expansion and has since been taken over by the Department of Public Works, and is in their program and not in the program of Transport Canada. Our exposure to that particular dredging program on the Miramichi is related to the provision of navigational aids, and we have an understanding with the

[Traduction]

minerais, et employant approximativement 1,800 personnes. Si l'on tient compte de ces facteurs ainsi que de la question générale de l'expansion régionale dans le nord du Nouveau-Brunswick, le ministre comprendra rapidement, monsieur le président, pourquoi je cherche à obtenir des renseignements concernant la position du ministère à l'égard des dépenses fédérales à court et à long terme. En outre, on ne peut ignorer les questions qui ont été débattues et étudiées dans le passé ainsi que le rapport, actuellement en cours de rédaction, de la compagnie ADI Limited de Fredericton au Nouveau-Brunswick qui devra être présenté au mois de juillet.

La firme Lalonde, Valois, Lamarre et Valois ainsi que le ministère des Travaux Publics ont présenté, en 1973 et 1978 respectivement, un rapport sur le canal de Miramichi. J'aimerais enchaîner sur la question que je vous ai posée, monsieur le ministre, lors de la dernière réunion du Comité des transports et obtenir de plus amples renseignements concernant les programmes prévus dans l'immédiat et à court terme en matière d'investissements effectués par le gouvernement fédéral dans les ports en question.

M. Pepin: Je ne connais pas bien les détails de l'affaire. Je demanderai à M. Sinclair de vous parler du rapport ainsi que des deux ports de Dalhousie et de Belledune.

Monsieur Harquail, pour ce qui est de la politique portuaire, vous verrez dans le compte rendu de la séance du matin que M. Sinclair, et moi-même en avons parlé. On s'efforce, actuellement, et M. Sinclair en particulier, de consulter toutes les parties intéressées afin de voir s'il ne serait pas plus facile, et ici, je généralise, bien sûr, d'apporter des amendements à la Loi sur le Conseil des Ports Nationaux ainsi qu'à celle sur les Commissions de port de 1964 plutôt que de présenter, comme on l'avait prévu, un nouveau bill. Voilà la tendance actuellement, M. Sinclair me tiendra au courant au fur et à mesure, ce qu'il a d'ailleurs déjà fait en partie. Nous réexaminerons la question pendant l'été et déciderons de la façon dont il faudra l'aborder à l'automne.

A présent, monsieur Sinclair, pourriez-vous nous donner des détails concernant le rapport ainsi que les deux ports en question?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président.

L'honorable député se rappellera que selon les nombreuses études, effectuées au cours de l'année et auxquelles il a fait allusion, le projet de dragage de la Miramichi indiquait l'orientation à adapter pour l'aménagement de cette rivière. Ce programme ne relève pas de Transport Canada; au départ, il avait été parrainé par le ministère de l'Expansion économique régionale et, par la suite, il fut transféré au ministère des Travaux publics, lequel l'a inclus dans son programme. Notre participation à ce programme de dragage de la Miramichi porte sur l'installation d'aides à la navigation. Nous nous sommes entendus avec le ministère des Travaux publics et le

[Text]

Department of Public Works and the Treasury Board that should that project proceed our requirements for navigational aids would be included in the project total. What the present status is of that project I am not aware, other than DPW has had it in their particular program.

With regard to the Ports of Dalhousie and Belledune, the consultants have delivered the first two parts of their study with the third part due in about 30 to 45 days. The initial indications seem to be that the Ports of Dalhousie and Belledune are fairly well equipped to handle the future traffic foreseen, although we still have the third part of the report to deal with, subject to some improvements in facilities.

The Chairman: Final question.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

With the existing commodities that are going over the side at Belledune and Dalhousie, and notwithstanding the study, I wonder, Mr. Chairman, if I could elicit from the minister an undertaking that there will be the much talked about communications between the various governments with respect to, again, the short-term and long-term future in the north area of New Brunswick. I am speaking about appropriate communications and dialogue between DPW, Ministry of Transport, the responsible branch of Ministry of Transport, the Department of Regional Economic Expansion, the various regional representatives, elected people in the area, MLAs, regional industrial commissions and others who would be concerned about the immediate short-term and long-term developments vis-à-vis any funds to be expended and the development of those vital ports in that region.

Mr. Pepin: If I understand well, DPW is the leading department in this particular venture. So Mr. Sinclair has committed himself to optimum co-operation with the department and I will keep an eye on it.

Mr. Harquail: To make sure that these discussions do go on and people, the left hand and the right hand, know exactly what the over-all goals and objectives would be.

Mr. Pepin: I will be always very receptive to representations made by the member of Parliament on this matter.

Mr. Harquail: Thank you.

The Chairman: Thank you. Now, Mr. Benjamin. I would ask members to be as succinct now as possible because the hour is getting on. Mr. McGrath, in particular, has been very patient and I want to make sure he gets an opportunity to pursue the line of questioning he started this morning. Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Fine, Mr. Chairman. I would be glad to split the remaining time with my friend, Mr. McGrath. I should not take longer than that, I hope—and so does he.

I have a solution for the minister that I thought he would welcome. During the course of questions and answers on the supplementary estimates in previous meetings of this committee and again this morning, it was obvious the minister—in fact, he explicitly so stated several times—just does not have the money for a number of projects, whether it is branch line rehabilitation or railway stations for VIA Rail or a host of

[Translation]

Conseil du Trésor, au cas où ce projet irait de l'avant, que le coût des aides à la navigation que nous exigeons serait inclus dans le coût total du projet. J'ignore à quel stade ce projet est rendu présentement, sauf que les Travaux publics l'ont inclus dans leur programme.

Concernant les ports de Dalhousie et de Belledune, les experts ont remis les deux premiers volets de leur étude et le troisième est attendu d'ici 30 à 45 jours. Selon ces rapports préliminaires, il semble que ces ports sont suffisamment bien équipés pour répondre au trafic prévu dans l'avenir, quoique dans le troisième volet il sera peut-être question d'améliorations à leur apporter.

Le président: Une dernière question.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, relativement aux marchandises que l'on perd présentement au port de Belledune et de Dalhousie, sans tenir compte de l'étude, est-ce que le ministre s'engagerait à établir entre les divers niveaux de gouvernement des communications portant sur l'avenir immédiat et à long terme de la région nord du Nouveau-Brunswick. Ce que je veux, c'est qu'on établisse un dialogue pertinent entre le ministère des Travaux publics, le ministère des Transports, la direction visée de ce ministère, le ministère de l'Expansion économique régionale, les divers représentants régionaux, les élus locaux de la région, les députés provinciaux, les commissions d'expansion industrielle régionale et d'autres qui sont préoccupés par les crédits visant l'aménagement immédiat et à long terme de ces ports qui sont essentiels à cette région.

M. Pepin: Si j'ai bien compris, le ministère clef dans cette entreprise, c'est le ministère des Travaux publics. M. Sinclair a dit qu'il verrait à ce qu'il y ait une coopération maximum avec ce ministère et j'y verrai aussi.

M. Harquail: Il faut s'assurer que ces discussions aient lieu, que la main gauche sache ce que fait la droite, que l'on connaisse exactement le but et les objectifs d'ensemble.

M. Pepin: Je serai toujours très ouvert aux exposés des députés sur cette question.

M. Harquail: Merci.

Le président: Merci. Nous passons maintenant à M. Benjamin. Étant donné que l'heure avance, je demanderai aux députés de ne pas perdre de temps. M. McGrath, surtout, a été très patient, et je veux lui donner l'occasion de compléter les questions qu'il avait commencé à poser ce matin. Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Très bien, monsieur le président. Je suis prêt à partager le temps qu'il reste avec mon ami, M. McGrath. J'espère ne pas être long et je pense qu'il ne le sera pas non plus.

J'ai, pour le ministre, une solution qu'il sera ravi d'entendre. Lors de séances précédentes portant sur le budget supplémentaire, il était évident que le ministre ne disposait pas des crédits nécessaires à de nombreux projets et il l'a même précisé à plusieurs reprises ce matin, que ce soient des projets d'amélioration des lignes secondaires ou des gares pour Via Rail ou toute une série d'autres questions. Je me demande, étant donné

[Texte]

other matters. I am wondering, in view of the fact that the amount owing the Government of Canada at the moment is equal to the deficit of the Government of Canada, namely, deferred corporation income taxes now amounting to in excess of \$15 billion, which have not been collected and are not likely to be, whether the minister and his officials would consider, and let us use a specific example, agreeing with Canadian Pacific to pay them the full commercial value for their station properties across Canada which VIA Rail and bus companies wish to use. Would he agree to pay them the full commercial value—it will not cost them any outlay of cash—and accept the ownership of that property and deduct from Canadian Pacific—from the \$922 million they owe in deferred taxes—the amount of cash you otherwise would have given to them for that property. This would apply also to the rehabilitation of rail lines and a host of other projects.

• 2145

I put this seriously, if I tried to do it a bit humorously. Would this not be a way of recovering some of these deferred taxes without involving additional government expenditures or borrowings?

Mr. Pepin: I will agree wholeheartedly with what Mr. Benjamin said about the financial requirement of the Department of Transport; at this point, I agree entirely. Almost everywhere I go, people express—and we had it today—the need for port development, airport development, railway continuation, reduction of freight rates, branch lines, anything you want. So there is no limitation to the need of this department for more money.

With respect to the suggestion you made, I consider that to be a tax matter and I will bring my friend's views to the attention of the Minister of Finance, even if I have to frame it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, last year the minister's colleague, the former Minister of Finance and a colleague of ours in the House, allowed them another \$200 million in deferred taxes, and they would not fix their tracks. I think this would be a neat way of recovering some of the money without having to borrow or grant any.

Mr. Chairman, a quick one I want to raise with the minister. The Saskatchewan legislature passed a resolution on May 27:

This assembly urges the federal Minister of Transport to expand the public inquiry into the Mississauga accidents to all major CNR and CP Rail terminals in Canada, in order to determine whether proper safety and maintenance is being practised in the Canadian railway operations.

That resolution was sent down to the minister with a copy from the member of the legislature who moved it. I am wondering—I am sure the minister has been aware that since 1968, this committee has made numerous efforts to get a full public inquiry into railway safety and maintenance practices—if the government is prepared to give some consideration to

[Traduction]

qu'actuellement les montants à percevoir par le gouvernement du Canada, c'est-à-dire, les impôts différés des sociétés, totalisant plus de 15 milliards de dollars qui n'ont pas été perçus et qui ne le seront probablement pas, représentent une somme égale au déficit du gouvernement, le ministre et ses fonctionnaires envisageraient-ils, par exemple, une entente avec le Canadien Pacifique en vue de lui accorder la pleine valeur commerciale pour celles de ses gares que Via Rail et les compagnies d'autobus désirent utiliser. Peut-être pourrions-nous procéder sans déboursement de fonds si nous étions d'accord pour octroyer à CP la pleine valeur marchande des terrains en question contre la propriété de ceux-ci; nous pourrions déduire cette somme des 922 millions de dollars que nous doit CP sous forme d'impôts différés. Une telle façon de procéder pourrait s'appliquer également aux travaux de réparation des voies ainsi qu'à beaucoup d'autres travaux.

Je dis cela sérieusement, même si je ne perds pas pour autant le sens de l'humour. Ne serait-ce pas là une bonne façon de recouvrer certains impôts différés et d'éviter ainsi de devoir faire des emprunts supplémentaires?

M. Pepin: Je suis tout à fait d'accord avec ce que M. Benjamin vient de dire au sujet des besoins financiers du ministère des Transports. Partout où je vais et pas plus tard qu'aujourd'hui, on me parle de la nécessité de travaux d'amélioration portuaire, d'agrandissement des aéroports, du prolongement des voies ferrées, de la réduction des tarifs de transport, des voies secondaires, etc., etc. Il est certain que notre ministère pourrait utiliser à bon escient un budget accru.

Quant à votre suggestion, il s'agit d'une question qui relève du domaine fiscal et sur laquelle j'attirerai l'attention du ministre des Finances, même si je dois insister.

M. Benjamin: Monsieur le président, l'année passée, l'ancien ministre des Finances a autorisé 200 millions supplémentaires à CP sous forme d'impôts différés et cette société n'a pas fait les travaux d'amélioration voulus à ses voies ferrées. Je crois que si nous procédions de la façon que j'ai suggérée, nous pourrions recouvrir une certaine partie de cet argent sans devoir emprunter.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant poser une courte question au ministre. Le 27 mai, la législature de la Saskatchewan a adopté la résolution suivante:

Cette assemblée demande au ministre fédéral des Transports d'étendre l'enquête publique faite à la suite de l'accident de Mississauga à toutes les gares terminus importantes du CN et du CP afin de s'assurer que l'exploitation des chemins de fer canadiens est faite en tenant compte des exigences voulues en matière de sécurité et d'entretien.

Cette résolution a été envoyée au ministre ainsi qu'une copie de la motion qui l'accompagnait. Depuis 1968, ce comité a fait de nombreux efforts en vue d'obtenir une enquête publique complète sur les conditions de sécurité et d'entretien des chemins de fer. Je suis sûr que le ministre est au courant de ces efforts. Le gouvernement est-il prêt à étudier la possibilité

[Text]

expanding the inquiry in Mississauga, and once that is complete, expanding it into all other rail operations at terminals and so forth across the country.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: Mr. Benjamin, this is said in a very responsible way. Since the Mississauga incidents and since the creation of the Grange Commission, each time there is a railway accident the Minister of Transport receives correspondence to the effect that the Grange Commission should be extended to cover that particular railway accident. There has been quite a number of demands for that.

The impression of people who have been consulted is that the investigation of Mississauga is sufficient by itself, and the inquiry will be extensive enough to cover other possibilities. In other words, there seems to be no apparent need—underline need—to investigate a whole series of other situations for Mr. Grange to be able to make the proper analysis and proper recommendations, to the best of the information I have.

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have some more, but we will use them another day.

The Chairman: Mr. McGrath, please.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, because of the lateness of the hour, I will try to be mercifully short. I want to say at the outset how grateful I am to the minister for agreeing to have this extraordinary session of our committee tonight. I know what kind of a day and week he has had, and I will try not to be too inquisitorial or not to be my usual abrasive self. I have just two questions that I want to put to the minister and really I want to put this question to him in order to clean up the record because I did have a chance to read the unedited transcript this afternoon with regard to the line of questioning I had this morning. I did not have before me, when I questioned the minister this morning, the judgment that was handed down by the Supreme Court of Newfoundland on June 3 regarding the sinking of the *William Carson*. For purposes of the record I would like to read the two pertinent parts of the two judgments.

• 2150

Once again, the judgment of Mr. Justice Noël handed down on June 3, 1977, and I quote:

Q. Was the *William Carson* in all respects seaworthy for her intended voyage?

A. The M.V. *William Carson* was, in all respects, seaworthy for her intended voyage, excepting, the Master was not experienced in the hazards of Labrador ice.

That is the judgment of Justice Noël on June 3, 1977.

Now I have the judgment of Justice J. Goodridge of the Supreme Court of Newfoundland handed down on June 3 of this year, and I quote that which was built to float sank. It

[Translation]

d'étendre cette enquête de Mississauga à l'exploitation des chemins de fer toute entière, aux gares terminus et aux autres endroits du pays?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Monsieur Benjamin, je ferai les commentaires suivants très sérieusement: depuis l'accident de Mississauga et depuis la création de la Commission Grange, chaque fois qu'il se produit un accident de chemin de fer, le ministre des Transports reçoit de la correspondance lui demandant d'étendre l'enquête de la Commission Grange à l'accident de chemin de fer en question.

Après consultation des experts, il semblerait que l'enquête sur l'accident de Mississauga soit suffisante en elle-même et l'enquête publique suffisamment vaste pour couvrir toutes les autres éventualités. En d'autres termes, il ne semblerait pas y avoir de besoin apparent (je souligne bien le mot besoin) de faire une enquête sur différentes autres situations pour que M. Grange puisse nous donner ses recommandations. Voilà les renseignements dont je dispose.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aurais d'autres questions à poser, mais je les garde pour un autre jour.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, étant donné l'heure avancée, j'essaierai d'être extrêmement bref. D'abord, je dois faire part de ma reconnaissance envers le ministre qui était d'accord pour comparaître à cette séance extraordinaire de notre comité. Je sais quelle lourde journée et quelle lourde semaine il a eues et c'est la raison pour laquelle je ferai de mon mieux pour ne pas m'exprimer de façon trop cinglante envers lui. J'aimerais poser deux questions au ministre. En fait, je voudrais lui poser une question afin d'éclaircir les choses, car j'ai eu la possibilité de lire le compte rendu non révisé de la séance de ce matin. A ce moment, lorsque je posais mes questions au ministre, je n'avais pas devant moi le jugement rendu par la Cour suprême de Terre-Neuve le 3 juin au sujet du naufrage du *William Carson*. J'aimerais consigner au procès-verbal deux extraits pertinents des deux jugements.

Tout d'abord, le jugement du juge Noël, rendu le 3 juin 1977, et je cite:

QUESTION: Le *William Carson* était-il à tous égards en bon état de navigabilité avant le voyage prévu?

RÉPONSE: Le *William Carson* était à tous égards en bon état de navigabilité pour le voyage prévu, mais le capitaine ne connaissait pas les dangers que peuvent poser la glace du Labrador.

C'est un extrait du jugement rendu par le juge Noël le 3 juin 1977.

Je citerai maintenant un extrait du jugement rendu le 3 juin de cette année par le juge J. Goodridge de la Cour suprême de Terre-Neuve: ce qui avait été construit pour flotter a sombré

[Texte]

sank in conditions that were foreseeable and foreseen. It sank without negligent navigation.

I find it difficult with these facts to reach any conclusion but that the ship was not seaworthy or at the very least that a *prima facie* case has been made out that she was not seaworthy.

Mr. Chairman, this places a particular onus on the minister, not on his department but on the minister, given the statutory responsibility that he has, to satisfy the people of Canada through the Parliament of Canada which judgment in his opinion was correct. That places upon him the onus of providing which judgment was correct, because I think that is crucial. I think the travelling public of the Atlantic provinces that have to rely on these CN ferries have to be satisfied. We have two conflicting judgments on the sinking of the *William Carson* by two judges over a period of three years. So really I am coming to a repetition of the question that I put to the minister in the House of June 4. What action does he intend to take, out of the judgment of the Supreme Court of Newfoundland on June 3 by Mr. Justice Goodridge which contradicts the judgment of the Supreme Court of Newfoundland by Mr. Justice Noël three years earlier? The travelling public, through the Parliament of Canada, has a right to an answer to that question. I do not think this is one that the minister can defer to the department. It is clearly his responsibility. I say that to him with the respect that he knows I hold for him.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: In more than one way everything that happens in the department is the responsibility of the minister, so there would be no particular difference in this one. The very heavy responsibility that my friend puts on my shoulders can contribute only to making me even more cautious than I have been on the subject. It would not be the first time that two judges, in whichever capacity they were acting—because they were apparently acting in different capacities: one with respect to an inquiry, and one with respect to a normal court action—disagreed with each other, even on facts. Appeals are for that purpose.

I thank my honourable friend for bringing it so strongly to my attention. I had every intention of looking at it responsibly and I will be even more attentive since he has brought my attention to it in such a clear-cut and strong way, but it would be premature for me to comment. I have already said, and I do not want to repeat myself, that before the minister gets involved in a case like this he needs to have the full advice of his legal advisors. As I repeatedly said this morning, I have not had that yet. When I asked I was told that there was some more research to be done, some more information to obtain from Newfoundland and this information would be properly packaged for me to bring it to my attention at the earliest possible time. And I will do that, Mr. McGrath.

• 2155

Mr. McGrath: I accept that, Mr. Chairman.

[Traduction]

dans des conditions prévisibles et prévues et sans qu'il y ait eu négligence en matière de navigation.

Je trouve qu'il est difficile de concilier ces deux jugements, si ce n'est pour dire que le navire n'était pas en bon état de navigabilité ou que, d'après les premiers témoignages, il semblerait que le navire n'était pas en bon état.

Monsieur le président, une telle affaire représente un fardeau pour le ministre, non pour son ministère, étant donné les responsabilités prévues pour le ministre dans la loi. Celui-ci doit en effet décider devant le peuple canadien lequel de ces deux jugements est le bon. Je crois qu'il s'agit là de quelque chose de crucial. Je crois que les voyageurs des provinces de l'Atlantique qui doivent voyager dans ces traversiers du CN doivent obtenir une réponse satisfaisante. Deux juges, au cours d'une période de trois ans, ont rendu des jugements opposés sur le naufrage du *William Carson*. Ainsi donc, je répéterai la question que j'ai posée au ministre à la Chambre le 4 juin. Quelles dispositions a-t-il l'intention de prendre suite au jugement prononcé le 3 juin par le juge Goodridge de la Cour suprême de Terre-Neuve, qui venait à l'encontre d'un jugement rendu 3 ans auparavant par le juge Noël, de la Cour suprême de Terre-Neuve également. Le public qui voyage dans ces régions a le droit d'obtenir une réponse à cette question du Parlement du Canada. Je ne crois pas que le ministre puisse déléguer de telles responsabilités au ministère car elles sont clairement les siennes et je lui dis cela avec tout le respect qu'il sait que j'ai pour lui.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: De plus d'une manière, tout ce qui se passe au ministère est la responsabilité du ministre. Ainsi donc, il n'y aurait rien de différent dans le cas qui vous préoccupe. La très lourde responsabilité que je dois assumer, comme le dit mon ami, ne peut que me rendre encore plus prudent. Ce n'est pas la première fois que deux juges, agissant à des titres différents, lors d'une enquête ou d'une procédure judiciaire normale, soient en désaccord l'un avec l'autre, même que les faits. C'est d'ailleurs pour cela que l'on a prévu le recours aux appels.

Je remercie mon ami d'avoir attiré mon attention sur cette question avec autant d'insistance. J'avais l'intention de faire preuve d'un sens des responsabilités en étudiant cette question et je serai encore plus prudent, étant donné qu'il a attiré mon attention de façon si claire et si forte. Cependant, il serait prématuré de faire des commentaires en la matière. Comme je l'ai déjà dit, et je ne voudrais pas me répéter, avant que le ministre ne puisse rendre une décision en la matière, il a besoin de prendre connaissance de l'avis de ses conseillers juridiques. Comme je l'ai dit à plusieurs reprises ce matin, je n'ai pas encore reçu ces avis. On m'a dit que tous les renseignements n'étaient pas encore là et que l'on devait en obtenir de Terre-Neuve, après quoi le tout sera porté à mon attention le plus tôt possible.

M. McGrath: D'accord.

[Text]

Perhaps I could close the matter for the time being by asking the minister when he will be in a position to reply to my question.

Mr. Pepin: Mr. Sinclair seems to believe it will be a matter of days. He did not say how many.

Mr. McGrath: That is a matter of judgment, and I intend to exercise my judgment in that regard.

I would like to go on to one final question, Mr. Chairman, to the minister, and here he can certainly defer to his department, because it is a technical question. Why was the precision-approach radar at St. John's Airport dismantled on June 9 to make way for an ILS which will not be in place and operational until three months hence, given the fact that with the dismantling of the precision-approach radar the operational capacity of the airport is considerably reduced and indeed there are suggestions that the safety standards at the airport are certainly lowered?

I have checked this out with users of the airport, both commercial and private; with the Newfoundland government, which has some responsibility for the airport; and they are all in agreement that we could have the ILS installed at St. John's airport without the dismantling of the precision-approach radar during the period of installation.

The Chairman: Mr. McGrath, I do not want to preclude the minister from answering, and I know you were not at the committee, but your colleague from St. John's West...

Mr. McGrath: I know he did, but since he raised it, the radar has now been dismantled.

The Chairman: Okay. Fine.

Mr. McGrath: I am aware of that. My colleague and I always work in tandem.

Mr. Pepin: Yesterday I signed a letter to Mr. Crosbie on the same subject and I have asked the department to send a copy to Mr. McGrath. It is a two-page explanation with all the jargon, all the details of that decision.

Mr. McLeish may want to give the short version of that now.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the short version is that we agree there will be inconvenience during the summer of 1980 while the PAR is removed and we are proceeding on runway 17 to replace the ILS with solid-state equipment and to provide relocation of the glide path. This is a process that will enable us to proceed then on runway 11, to introduce the ILS next year on runway 11, and during that time we will not be able to use the present system on runway 29. But we will then have in place a completely up-to-date and modern ILS on runway 17. If we do not proceed in this fashion, then we might have to shut the airport down totally to put in the ILS's. So the short is, yes, it will be inconvenient during this summer, but ultimately you are going to have three runways equipped with ILS. We think this was the best possible compromise for

[Translation]

Je pourrais peut-être terminer en demandant au ministre quand il pourra répondre à ma question.

M. Pepin: D'après M. Sinclair, dans quelques jours, mais il ne m'a pas dit combien.

M. McGrath: C'est une question d'opinion et je surveillerai cela de près.

J'aimerais poser une dernière question au ministre qui pourra certainement laisser aux fonctionnaires du ministère le soin d'y répondre. Il s'agit d'une question technique. Pourquoi le système radar d'approche de précision a-t-il été enlevé à l'aéroport de St-Jean, le 9 juin, pour y installer un système d'atterrissage aux instruments qui ne sera fonctionnel que dans trois mois? Sans le système radar d'approche de précision, la capacité opérationnelle de l'aéroport est réduite considérablement. De plus, on prétend que les normes de sécurité à l'aéroport sont inférieures à ce qu'elles étaient.

J'ai vérifié ces renseignements auprès des utilisateurs de l'aéroport, à la fois des compagnies et des particuliers ainsi qu'auprès du gouvernement de Terre-Neuve qui assume une certaine responsabilité pour l'aéroport. Tous sont d'accord pour dire qu'on pourrait installer le nouveau système d'atterrissage aux instruments à l'aéroport de St-Jean sans pour autant devoir supprimer le système radar d'approche de précision pendant la période de l'installation.

Le président: Monsieur McGrath, je ne voudrais pas empêcher le ministre de répondre à votre question et je sais que vous n'étiez pas au Comité lorsque votre collègue de Saint-Jean-Ouest...

M. McGrath: Je sais qu'il a posé la question, mais depuis lors, le système radar a été enlevé.

Le président: Très bien.

M. McGrath: Je suis au courant de cette question, mon collègue et moi-même travaillons toujours de concert.

M. Pepin: J'ai signé hier une lettre adressée à M. Crosbie et portant sur cette question et j'ai demandé au ministère d'en faire parvenir une copie à M. McGrath. Il s'agit d'une explication de deux pages avec toutes les descriptions techniques et tous les détails voulus.

M. McLeish pourrait peut-être vous expliquer cela brièvement.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, je pourrais dire brièvement ce qui suit: il est certain qu'au cours de cet été, lorsque le système radar d'approche de précision sera enlevé, cela causera certains contretemps à l'aéroport de Saint-Jean; c'est à ce moment que nous installerons sur la piste 17 un système ILS transistorisé et que nous élaborerons une nouvelle trajectoire de descente. Cela nous permettra par la suite de passer à la piste 11, sur laquelle le système ILS sera installé l'année prochaine; pendant ce temps, nous ne pourrions utiliser le système actuel sur la piste 29. Cependant, un système tout à fait moderne d'atterrissage aux instruments aura été mis en place sur la piste 17. Si nous ne procédions pas de cette façon, nous devrions fermer l'aéroport complètement afin de mettre en place le système ILS. Ainsi donc, pour résumer la situation,

[Texte]

the citizens of St. John's to enable us to keep the airport operational.

Mr. McGrath: Nobody is quarrelling with that fact, Mr. Chairman, except to say the best technical knowledge I have available to me is the ILS on runway 29 could have been installed without the dismantling of the PAR. We are not questioning the fact that the PAR is obsolete and should go. All we are saying is it should have been left in place until the ILS was installed.

Mr. McLeish: If I may, Mr. Chairman, I think the best technical advice available is available in the Department of Transport, and it came to the conclusion I have just described.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Pepin: The letter I sent to Mr. Crosbie has a paragraph on the precautions that have been taken for the period during which the new equipment will be installed.

Mr. McGrath: Do you agree, Mr. Minister, with the comment Mr. McLeish just made, that the best technical advice available is only available to the Ministry of Transport?

Mr. Pepin: If I were the administrator of the air branch, I would say the same.

Mr. Forrestall: Thank God you are not the marine administrator advising the minister on the question raised by the hon. member earlier, conflict in decisions.

• 2200

The Chairman: Thank you, Mr. McGrath. I now recognize Mr. Portelance. In view of the hour I would suggest that maybe Mr. Portelance should be the final questioner.

Mr. Portelance: I will be very brief, Mr. Chairman, if the committee agrees that I go ahead even though it is 10 o'clock.

Monsieur le ministre, ce matin, je vous ai posé une question concernant un octroi ou du moins un paiement qui avait été fait à Air Canada pour la construction d'un hangar à Winnipeg. Un peu plus tard dans le courant de la journée, j'apprenais, à la suite d'une déclaration d'Air Canada qui apparaît dans le journal *Globe and Mail* qui peut, pour toutes les raisons au monde, inquiéter surtout les députés de la région de Montréal. Et cela a trait au projet d'expansion d'Air Canada à Toronto concernant la construction d'un hangar qui implique un montant assez considérable. Je pense bien que pour toutes ces raisons-là et pour obtenir des réponses définitives de la part d'Air Canada sur ses intentions au sujet de l'entretien des avions à l'avenir, il y aurait lieu de les convoquer devant le Comité. Si le Comité était d'accord, pour ma part, je serais d'accord immédiatement après l'étude du bill C-18 que l'on doit étudier prochainement, pour qu'on invite les autorités d'Air Canada à venir témoigner devant le Comité pour répondre aux questions que les députés voudront leur poser. Je

[Traduction]

nous pouvons dire que tous ces travaux causeront certains inconvénients au cours de l'été pour cet aéroport, qui bénéficiera cependant en fin de compte de trois pistes équipées du système ILS. Nous avons pensé que c'était la meilleure façon de procéder pour ne pas complètement fermer l'aéroport de Saint-Jean.

M. McGrath: Tout le monde est d'accord avec cela; cependant, on aurait pu installer le système ILS sur la piste 29 sans pour autant démanteler le système radar d'approche de précision. Nous ne contestons pas le fait que le système radar soit dépassé et qu'il faudrait pas conséquent le remplacer; tout ce que nous disons, c'est qu'il aurait dû rester en place jusqu'à ce que le nouveau système ILS soit installé.

M. McLeish: Si vous me le permettez, monsieur le président, nous disposons au ministère des Transports des meilleurs conseils techniques en la matière et d'après ceux-ci, la situation est celle que je viens de décrire.

Une voix: Bravo.

M. Pepin: La lettre envoyée à M. Crosbie contient un paragraphe expliquant les précautions prises pour la période d'installation.

M. McGrath: Êtes-vous d'accord, monsieur le ministre, avec les commentaires faits par M. McLeish et selon lesquels seul le ministère du Transport possède les meilleurs conseils techniques en la matière?

M. Pepin: Si j'étais administrateur des transports aériens, je dirais la même chose.

M. Forrestall: Heureusement que vous n'êtes pas administrateur du transport maritime et que vous ne conseillez pas le ministre sur la question soulevée précédemment: je veux parler de ces deux jugements contradictoires.

Le président: Merci, monsieur McGrath. Je donne la parole à M. Portelance. Puisqu'il est tard, je suggère que nous nous arrêtions après M. Portelance.

M. Portelance: Je serai très bref, monsieur le président, si le Comité consent à ce que je pose ma question même s'il est 22 h 00.

Mr. Minister, this morning, I asked you a question concerning a grant or a payment made to Air Canada for the construction of a shed in Winnipeg. Later during the day, I was made aware of a statement of Air Canada appearing in *The Globe and Mail* that, for all the reasons in the world, should mostly preoccupy the members from the Montreal area. It concerns Air Canada's development projects in Toronto, including the construction of a shed for quite a considerable amount. For all these reasons and to obtain final answers of Air Canada on their intentions concerning maintenance of airplanes in the future, I think that we would be justified to bring them before the committee. If the committee is agreeable, I would be for my part, right after the study of Bill C-18 that we must study soon, that we bring the Air Canada officials before the committee to answer questions that the members will want to ask them. If my colleagues agree, I could make a motion to that effect.

[Text]

présenterais une motion dans ce sens-là si mes collègues veulent bien l'accepter.

M. Pepin: Personnellement, je n'y verrais aucune objection et je ne peux pas en avoir non plus puisque c'est la volonté du Comité. Mais je peux suggérer très poliment un compromis, je peux demander à Air Canada toutes les explications concevables sur ce projet ou cette réalisation, je ne sais pas. Et ensuite je présenterai cette réponse au Comité et, si le Comité n'est pas d'accord sur les explications que je fournirai, à ce moment-là le Comité pourrait décider s'il veut entendre M. Taylor ou pas. Est-ce que c'est un compromis acceptable?

M. Portelance: C'est un compromis acceptable en ce qui me concerne. Dès la prochaine réunion du Comité, vous aurez une réponse dans ce sens-là?

M. Pepin: C'est cela. C'est cela.

M. Portelance: Très bien, merci. Attendons la réponse que vous aurez.

M. Pepin: C'est cela.

M. Portelance: Par la suite, nous pourrions prendre une décision.

The Chairman: All right.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I probably do not need to remind Mr. Portelance but we will have some time this summer—it is statutory—the annual reports of Air Canada and Canadian National referred to this committee and we want all those officers here for two or three sessions each.

The Chairman: I am sure, Mr. Benjamin, that that will be a problem of which the Subcommittee on Procedure and Agenda will be seized . . .

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: . . . in the not too distant future and I am sure that before this session of Parliament is over we will have such an opportunity.

Mr. McGrath: On the same point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: I am not a member of the Subcommittee on Procedure and Agenda but I hope that the committee will have an opportunity to review the evidence today from one of the officials of the Department of Transport in reply to my colleague with respect to Mirabel, Dorval and Toronto, and on my questions on the St-John's airport.

The Chairman: I guess the only comment I can make to that, Mr. McGrath, is that the committee is its own master . . .

Mr. McGrath: Right.

The Chairman: . . . so the opportunities that the committee desires will obviously be made available to the committee.

An hon. member: Let us get the minister back here soon.

The Chairman: Mr. Forrestall.

[Translation]

Mr. Pepin: Personally, I do not see any objection to it and I could not have any since it is the will of the committee. But, very politely, I would suggest a compromise, I can ask Air Canada for all adequate explanations on this project or whatnot. And I would inform the committee of the answers so obtained and if the committee is not satisfied, then the committee could decide if they want to hear Mr. Taylor or not. Would this compromise be acceptable?

Mr. Portelance: It is for my part. Will you have an answer for the next meeting?

Mr. Pepin: Yes. That is it.

Mr. Portelance: Very well, thank you. We shall wait for your answer.

Mr. Pepin: That is it.

Mr. Portelance: After that, we will take a decision.

Le président: Très bien.

M. Benjamin: Un rappel au règlement, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je n'ai sans doute pas besoin de le rappeler à M. Portelance, mais c'est règlementaire qu'on nous renvoie les rapports annuels d'Air Canada et du Canadien National, probablement au cours de l'été, et tous ces gens comparaitront pour deux ou trois séances chacun.

Le président: Monsieur Benjamin, je suis sûr que le sous-comité du programme et la procédure discutera de ce problème . . .

M. Benjamin: Oui. En effet.

Le président: . . . avant longtemps et je suis sûr que nous aurons l'occasion de le faire avant la fin de la présente session.

M. McGrath: Pour le même rappel au règlement, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur McGrath.

M. McGrath: Je ne fais pas partie du sous-comité du programme et la procédure, mais j'espère que ce Comité aura l'occasion d'étudier les témoignages donnés aujourd'hui par l'un des représentants du ministère des Transports en réponse à mon collègue, relativement aux aéroports de Mirabel, Dorval et Toronto, et à mes questions portant sur l'aéroport de St-Jean, Terre-Neuve.

Le président: Tout ce que je peux répondre, monsieur McGrath, c'est que le Comité est libre d'en décider . . .

M. McGrath: En effet.

Le président: . . . donc si le Comité le désire, il en aura l'occasion.

Une voix: Hâtons-nous de convoquer à nouveau le ministre.

Le président: Monsieur Forrestall.

[Texte]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the intent or the spirit of what Mr. McGrath is saying is reflected in the reaction of most members to the comments of Mr. McLeish and I simply indicate through you to Mr. McLeish that his responses tonight were less than satisfactory. There were certain areas, Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, that we will want to examine much further including the very blatant comment that the only people that are experts in this world are your departmental officials.

As much as I admire most of them, I reject that completely. It is an uncalled for comment, a totally uncalled for comment and, coming on the heels of the loaves-and-fishes explanation on funding of Mirabel and the losses or profits of Mirabel, were just totally unacceptable.

And it will not serve, Mr. Chairman, this committee well to have those kinds of responses. This is a committee that traditionally acts nonpartisanly. We have our moments, but generally speaking, historically, this committee has acted in what it perceives to be the best interests of the people they serve. And I would remind you, Mr. Chairman, of our discomfort with one or two of the remarks from the air administrator this evening, any one of which would require some further examination and, indeed, explanation. Thank you.

• 2205

The Chairman: Mr. Forrestall, your point has been noted by the chair and I am sure, again, if I may refer it, it will be discussed further.

I want to take this opportunity to thank the minister and his officials for coming here tonight. I think it is plainly evident that all members of the committee appreciate the extraordinary meeting, and now I will call for the adjournment of the meeting until 3.15 p.m., Thursday, June 19, when we shall have the Shipping Federation of Canada before us on Bill C-18, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

My thanks also to all members of the committee for their co-operation with the chair. Good night.

[Traduction]

M. Forrestall: Monsieur le président, M. McGrath faisait allusion à la réaction de la plupart des membres aux commentaires de M. McLeish, et je tiens simplement à faire savoir à M. McLeish que ses réponses étaient loin d'être satisfaisantes. Monsieur le président, il y a certains domaines sur lesquels nous voudrions poser d'autres questions, y compris les commentaires très désagréables voulant que les seuls experts au monde soient les fonctionnaires de ce ministère.

Je suis tout à fait en désaccord avec cet énoncé, malgré l'admiration que j'ai pour la plupart d'entre eux. Ce commentaire était tout à fait injustifié, c'est comme si on expliquait le financement de Mirabel, les pertes ou les profits par le miracle de la multiplication des pains, c'est tout à fait inacceptable.

Monsieur le président, ce genre de réponse n'apporte rien au Comité. Traditionnellement, ce Comité agit de façon non partisane. Cela nous arrive à l'occasion, mais historiquement, généralement parlant, ce comité a toujours agi dans ce qu'il croit être le meilleur intérêt des gens. Je vous rappelle, monsieur le président, le malaise provoqué, ce soir, par un ou deux commentaires formulés par l'administrateur des Transports aériens, commentaires qui demanderont à être élucidés, bien sûr. Merci.

Le président: Monsieur Forrestall, j'ai pris note de votre commentaire et je suis sûr qu'on en discutera davantage, si vous me permettez d'y revenir.

Je profite de l'occasion pour remercier le ministre et ses fonctionnaires d'être venus nous rencontrer ce soir. Il est évident que tous les membres du comité ont apprécié cette séance extraordinaire, et je vais maintenant lever la séance jusqu'à 15 h 15 le jeudi 19 juin, alors que comparaitra la Fédération maritime du Canada, relativement à l'étude du Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Je remercie également tous les membres du comité d'avoir bien collaboré avec le Président. Bonsoir.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 11:00 a.m.

From the Department of Transport:

Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;
Mr. Roger Marsham, Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

At 8:00 p.m.

From the Department of Transport:

Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;
Mr. Roger Marsham, Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

A 11 heures du matin.

Du ministère des Transports:

M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports maritimes;
M. Roger Marsham, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports de surface.

A 8 heures du soir.

Du ministère des Transports:

M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens;
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports maritimes;
M. Roger Marsham, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports de surface.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Thursday, June 19, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le jeudi 19 juin 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act to promote public safety in the
transportation of dangerous goods

CONCERNANT:

Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité
publique en matière de transport des marchandises
dangereuses

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Deniger
Ellis

Forrestall
Mackasey
Malone
Mayer
Mazankowski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

McDermid
McGrath
McRae
Penner
Portelance

Roy
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, June 18, 1980:

Mr. Skelly replaced Mr. Fulton;

Mr. Mazankowski replaced Mr. McKenzie.

On Thursday, June 19, 1980:

Mr. Deniger replaced Mr. Harquail.

Conformément à l'article 65(4)*b* du Règlement

Le mercredi 18 juin 1980:

M. Skelly remplace M. Fulton;

M. Mazankowski remplace M. McKenzie.

Le jeudi 19 juin 1980:

M. Deniger remplace M. Harquail.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 19, 1980
(7)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:25 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Mayer, Mazankowski, Penner, Portelance, Skelly and Turner.

Witnesses: From The Shipping Federation of Canada: Mr. J. Brisset, Legal Counsel; Mr. R. Murray, Traffic Manager and Mr. F. C. Nicol, Manager.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Brisset made a statement.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on Thursday, May 8, 1980, the Chairman authorized that the "brief" submitted by The Shipping Federation of Canada be printed as an appendix to this days' Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-2"*).

The witnesses answered questions.

At 4:45 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:15 o'clock p.m., Wednesday, June 25, 1980.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 19 JUIN 1980
(7)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 25 sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Mayer, Mazankowski, Penner, Portelance, Skelly et Turner.

Témoins: De La Fédération maritime du Canada: M. J. Brisset, conseiller juridique; M. R. Murray, directeur du trafic et M. F. C. Nicol, directeur.

Le Comité reprend l'étude du bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Brisset fait une déclaration.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du jeudi 8 mai 1980, le président autorise que le «mémoire» présenté par la Fédération maritime du Canada soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice «TRPT-2»*).

Les témoins répondent aux questions.

A 16 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 25 juin 1980, à 15 h 15.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 19, 1980

• 1526

[Text]

The Chairman: Order, please. Today we shall resume consideration of Bill C-18, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, and we shall resume consideration of Clause 2.

On Clause 2—Definitions

The Chairman: Today we have the pleasure to welcome to our Committee a delegation from the Shipping Federation of Canada. Their chief spokesman today is Mr. Jean Brisset and I would call upon him now to introduce the other members of his delegation and to make a brief opening statement. I believe everybody has received copies of the brief so we are not going to ask Mr. Brisset to read the brief but simply to make a brief opening comment and then I will begin the questioning.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, if I may, just on a point of order, the brief was quite detailed and the witness might take two or three minutes and highlight it for us, if he could.

The Chairman: Well, that is the purpose of his opening statement, Mr. Ellis.

Monsieur Brisset, voulez-vous présenter vos collègues?

Mr. J. Brisset (Legal Counsel, The Shipping Federation of Canada): Mr. Chairman and honourable members, before introducing my colleagues may I express to you my most grateful thanks for having called us today rather than next week, when I had some heavy commitments.

On my immediate left is Captain Francis Nicol, the manager of Marine Operations of the Shipping Federation of Canada and, on his left, Mr. Ralph Murray, the traffic manager of Manchester Liners Limited.

If, during the course of your questioning, there are technical questions having to do with some chemical products considered as dangerous or questions that relate more to the commercial side of the matter, then I will defer to those who accompany me.

As my first remark, I would like to assure you that the Federation is not opposing this bill. Quite to the contrary, it believes the alternative chosen by the government, as expressed by the honourable Minister of Transport in his speech when the bill came for second reading, is probably the best solution, in other words an umbrella legislation that covers all modes of transport, which I think is the objective of this bill. However, when we come to the transportation of dangerous goods by sea, particularly in the international transportation side of the business, the members of the federation, who own or represent the operators of the near totality of the ships that carry Canada's import and export trade to and from overseas, have some concern over certain aspects of this bill—concerns that possibly may be taken care of when the time comes to prescribe the regulations that will be applicable to this particular aspect of the mode of transportation.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 19 juin 1980

[Translation]

Le président: À l'ordre. Nous reprenons aujourd'hui l'étude du Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport de marchandises dangereuses, dont nous étudions l'article 2.

Article 2—Définitions.

Le président: Nous avons aujourd'hui le plaisir de recevoir au Comité une délégation de la Fédération maritime du Canada. Son principal représentant est M. Jean Brisset, que j'invite maintenant à présenter les autres membres de la délégation et à faire un bref exposé préliminaire. Tout le monde a reçu, je crois, des exemplaires de son mémoire, nous ne demanderons donc pas à M. Brisset de le lire mais simplement de faire un bref exposé, après quoi j'ouvrirai la période des questions.

M. Ellis: Monsieur le président, si vous me permettez, j'invoque le règlement. Comme le mémoire était assez détaillé, le témoin pourrait prendre deux ou trois minutes pour nous en expliquer les grandes lignes, si possible.

Le président: C'est pour cela que je lui demande de faire un exposé préliminaire, monsieur Ellis.

Monsieur Brisset, voulez-vous présenter vos collègues?

M. J. Brisset (conseiller juridique, Fédération maritime du Canada): Monsieur le président et messieurs les députés, avant de présenter mes collègues, permettez-moi de vous remercier de nous avoir convoqués pour aujourd'hui plutôt que la semaine prochaine, car j'ai un programme chargé pour la semaine prochaine.

Immédiatement à ma gauche, le capitaine Francis Nicol, directeur des Opérations maritimes de la Fédération maritime du Canada et à sa gauche, M. Ralph Murray, le directeur du trafic pour la Société Manchester Liners Limited.

Si les députés avaient des questions d'ordre technique à poser sur certains produits chimiques considérés comme dangereux ou des précisions à demander sur l'aspect commercial de la question, je demanderai à ceux qui m'accompagnent d'y répondre.

Pour commencer, je tiens à vous assurer que la Fédération ne s'oppose pas à ce projet de loi. Tout au contraire, elle estime que la solution choisie par le gouvernement, comme l'a exposée le ministre des Transports dans son discours lors de la seconde lecture du bill, est sans doute la meilleure, c'est-à-dire une mesure d'ensemble qui englobe tous les moyens de transport, ce qui semble être l'objectif du bill. Toutefois, en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par voie maritime, surtout dans le domaine international, les membres de la Fédération, qui représentent les exploitants de presque tous les navires qui transportent les marchandises importées et exportées entre le Canada et l'étranger, ont des réserves sur certains aspects du bill, réserves qui seront peut-être dissipées lorsque les règlements relatifs à ce mode de transport seront adoptés.

[Texte]

• 1530

There is already considerable legislation, regulations and conventions dealing with the transportation of dangerous goods by ship and we are, in fact, faced at this time with a maze of regulations, legislation, either already in place or proposed. How all this is going to work is what gives us some concern.

I will just underline the main areas of concern. I realize that in our brief we raise more questions than we offer solutions. I have to confess that this is the case. However, we though we should raise these questions at this time.

One area of concern has to do with the proposal that the Governor in Council will prescribe the regulations in respect of safety standards related to the design, construction, functioning or performance of the means of transport, and that includes vessels operating in the international trade by sea. There are already a considerable number of regulations governing this particular aspect that are enforced by the steamship inspection service and will eventually be enforced by the board of marine safety which will eventually be created under the Maritime Code.

Now, in this regard, I should say that the coast guard and the steamship inspection service have discharged their functions most ably and effectively, and we would suggest that they continue to do so. This is a point that is perhaps not clear in the present bill whether this is what is going to happen.

We have some concern on the matter of appointment of inspectors and analysts. At the present time, as you probably know, we have pollution prevention officers appointed under the Canada Shipping Act, Part XX, and under the Arctic Waters Pollution Prevention Act. You have marine surveyors or steamship inspectors appointed also under the Canada Shipping Act. You have inspectors appointed who will be appointed under the safe container convention which was adopted here very recently under a bill. All these inspectors will have in some respects the same function. Will they be from the same department, the same individuals? This is a point which may be cleared when the regulations are prescribed under this legislation, but this is a point that is causing us some concern at the moment.

Another area of concern has to do with the provisions to be found in clause 19 of the bill, evidence of financial responsibility. In the international field this could cause administrative problems. There is already under study by IMCO a convention regarding the régime of liability applying in the case of ships carrying dangerous goods. Under that régime or the régime contemplated under that draft convention, it is not the carrier or the shipowner who has to put up evidence of financial responsibility if he carries dangerous goods in his ships, it is the shipper who has to do it. An arrangement is provided whereby enforcement of the financial responsibility as between the contracting states can be accomplished.

• 1535

Another area of concern has to do with the régime of liability that will apply under Bill C-18 in case of a spill, discharge or escape of the dangerous goods, keeping in mind

[Traduction]

Un nombre considérable de mesures législatives, de règlements et de conventions régissent le transport des marchandises dangereuses par voie maritime et de fait, à l'heure actuelle, nous nous trouvons devant un labyrinthe de règlements et de lois, adoptés ou proposés. Nous nous demandons comment tout cela pourra fonctionner.

Je signale seulement nos principaux sujets de préoccupation. Notre mémoire, je le reconnais, soulève plus de questions qu'il n'offre de solutions. Je dois l'admettre. Cependant, nous avons cru nécessaire de soulever ces questions maintenant.

Nous sommes notamment préoccupés qu'on veuille autoriser le gouverneur en conseil à décréter les règlements relatifs aux normes de sécurité régissant la conception, la construction, le fonctionnement ou l'utilisation des moyens de transport, y compris les navires faisant du commerce international. Il existe déjà un nombre considérable de règlements régissant cet aspect dont l'application est assurée par les services d'inspection des navires et le sera à l'avenir par le Conseil de sécurité maritime qui doit être créé en vertu du Code maritime.

A ce sujet, nous estimons que la Garde côtière et les services d'inspection des navires se sont acquittés de leurs fonctions de façon très compétente et efficace et nous proposons qu'ils continuent de le faire. C'est une chose qu'il faudrait peut-être préciser dans le bill.

La nomination des inspecteurs et des analystes est une question qui nous préoccupe. A l'heure actuelle, comme vous le savez sans doute, des fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution sont nommés en vertu de la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada et en vertu de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Des surveillants maritimes ou inspecteurs de navires sont également nommés en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. D'autres inspecteurs seront nommés en vertu de la Convention sur la sécurité des conteneurs qui vient d'être adoptée récemment dans le cadre d'une loi. Tous ces inspecteurs rempliront, dans une certaine mesure, les mêmes fonctions. Viendront-ils du même ministère s'agira-t-il des mêmes personnes? Cette question s'éclaircira peut-être lorsque les règlements seront adoptés en vertu de la loi, mais pour le moment, elle ne nous semble pas claire.

Nous sommes également préoccupés par les dispositions de l'article 19 du bill, relatives à la preuve de solvabilité. Dans le domaine international, cela pourrait causer des problèmes administratifs. L'IMCO étudie déjà une convention sur le régime de responsabilité s'appliquant aux navires qui transportent des marchandises dangereuses. En vertu du régime prévu dans ce projet de convention, ce n'est pas le transporteur ni le propriétaire du navire qui doit fournir des preuves de solvabilité s'il transporte des marchandises dangereuses sur ses navires, c'est l'expéditeur. Des modalités sont prévues pour que les États contractants puissent faire respecter cette disposition sur la solvabilité.

Un autre aspect qui nous préoccupe est le régime de responsabilité prévu par le bill C-18 en cas de déversement, émission ou perte de marchandises dangereuses, étant donné que nous

[Text]

that we have already two régimes of liability existing under the Canada Shipping Act in the case of an escape or discharge of pollutants. Pollutants can be dangerous goods also.

Under the Canada Shipping Act, Part XX, we have what we lawyers call the régime of strict liability; that is, the only defences open are acts of war, acts of God, negligence of the government in maintaining aids to navigation. Under the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the régime of liability that covers pollutants, which at the same time can be dangerous goods, is a régime of absolute liability. No defence is open to the carrier. However, his underwriter, who provides evidence of financial responsibility, has a lesser burden; his liability is only a strict liability. So we suggest that all these legislations should be considered by your committee for the purpose of avoiding inconsistencies, overlapping or contradictions.

The appointment of an agent, also contemplated under Clause 19 to represent the operator of a foreign vessel, who of course does not reside in Canada, also gives us some concern. The federation is composed of a number of members who act as agents for vessels, and I am advised that these agents, who are either husbanding agents or cargo agents, or who combine both functions, are not likely to accept acting as agents of owners of vessels under this bill, because this would be accepting liabilities which are outside of their normal functions. We are therefore somewhat in a quandary as to how this will eventually operate if such appointments have to be made. Although this is a pure supposition on our part, we foresee if the provisions of the bill as to evidence of financial responsibility in appointment of agents remain as they are, eventually the traffic involving carriage of dangerous goods will be limited to specialized ships consequently, ships may come and either load or discharge their cargo, say, in the United States, so they can then be carried by other means of transport to Canada.

• 1540

Ships operating in the trade, either container vessels or package freighters, at times do or may carry dangerous goods, but it is not a regular trade. I do not need to go into the many facets under which contracts of freightment are entered into. You may have, for instance, a ship on the time-charter, where the time-charterer will actually be operating the vessel, not navigation-wise, but as regards handling the cargo, loading, discharging, booking and so forth. We are wondering whether it is the intention that in such a case, the time-charterer would be called upon to appoint an agent, or provide evidence of financial responsibility.

This will conclude my remarks, and we will be open to questions, except that I want to point out that the brief submitted to you is already out of date in one respect when I refer to position papers issued by the coastguard. A few days ago the federation received from the Canadian Coastguard, Maritime Code Development Division, new proposals in connection with the creation of a Board of Marine Safety whose

[Translation]

avons déjà deux régimes de responsabilité établis en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada en cas d'émission ou de perte de matières polluantes. Les matières polluantes peuvent également être dangereuses.

En vertu de la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada, on a ce qu'on appelle en termes juridiques un régime de responsabilité inconditionnel; c'est-à-dire que les seules exceptions admises sont les actes de guerre, les cas de force majeure ou la négligence du gouvernement à maintenir les aides à la navigation en bon état. En vertu de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, le régime de responsabilité visant les matières polluantes, qui peuvent être en même temps dangereuses, est un régime de responsabilité absolue. Le transporteur n'a aucun recours. Cependant, son assureur, qui fournit la preuve de solvabilité, porte un fardeau moins lourd; sa responsabilité n'est que contractuelle. Nous proposons donc que le Comité tienne compte de toutes ces mesures législatives afin d'éviter l'incohérence, le chevauchement et les contradictions.

Nous avons également des réserves sur la nomination des mandataires prévue en vertu de l'article 19, pour représenter l'exploitant de navire étranger qui, bien entendu, ne réside pas au Canada. Notre Fédération comprend un certain nombre de membres qui agissent comme agents des navires et ces agents, qui sont administrateurs ou agents d'embarquement de cargaisons, ou les deux, n'accepteront probablement pas d'agir comme mandataires des propriétaires de navires en vertu de ce bill, car ils accepteraient ainsi des responsabilités qui débordent le cadre de leurs fonctions habituelles. Nous sommes donc perplexes quant au fonctionnement éventuel de ces dispositions si on nomme de tels mandataires. C'est une pure hypothèse, mais si les dispositions du bill relatives à la preuve de solvabilité des mandataires sont maintenues sous leur forme actuelle, le transport des marchandises dangereuses finira par être limité à des navires spécialisés. Par conséquent, les navires feront peut-être le chargement ou le déchargement de leurs cargaisons, par exemple, aux États-Unis, pour qu'elles soient ensuite transportées au Canada par d'autres moyens de transport.

Les navires commerciaux, que ce soient des porte-conteneurs ou des navires de charge, transportent parfois des marchandises dangereuses, mais pas d'une façon régulière. Je n'ai pas besoin d'entrer dans les détails des contrats d'affrètement. Un navire peut, par exemple, être affrété à terme et dans ce cas l'affrèteur exploite le navire, sans s'occuper de navigation, mais seulement de manutention, de chargement, de déchargement et d'embarquement de la cargaison. Nous aimerions savoir si, dans de tels cas, l'affrèteur serait obligé de nommer un mandataire ou de fournir des preuves de solvabilité.

Cela met fin à mes observations et je suis prêt à répondre aux questions, après avoir signalé toutefois que le mémoire qui vous a été présenté est déjà périmé à un égard, c'est-à-dire lorsque je parle des documents présentant la position de la Garde côtière. Il y a quelques jours, la Fédération a reçu de la Garde côtière canadienne, Division de l'élaboration du code maritime, de nouvelles propositions relatives à la création d'un

[Texte]

functions will include many of the functions contemplated to be performed in pursuance of the present legislation. I am sure this document is available to the members of the committee. It is dated May 1980: Maritime Code Draft Proposals for Board of Marine Safety, and also Safety in Environmental Protection.

One of the functions of the Board of Marine Safety, for instance, which will be of interest to you as proposed, is that it be the board which decides under what circumstances exemptions should be given to ships carrying dangerous goods, from complying with this bill. The board will also have the function of enforcing regulations with regard to the carriage of dangerous goods in bulk, the carriage of dangerous goods in bulk by ships being now exempted under this bill. We shall be pleased to reply to questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Brisset. Before we go to the questions, may I ask the committee if it is agreed that the brief submitted by the Shipping Federation of Canada be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*? And I might point out to you that the brief consists of the brief itself plus a series of appendices. I am not proposing that the appendices be printed; I have discussed that with Mr. Brisset and he tells me that they are somewhat out of date so there is no need for the sense of the proceedings of this committee to append the appendices.

• 1545

Is it agreed that we shall do that?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you. I might also point out to you that the Clerk of the Committee has 25 copies of a document entitled *Comments on the Provisions of the former Bill C-25 which is now Bill C-18, An Act to Promote Public Safety in the Transportation of Dangerous Goods* have been sent to us by the Department of Transport. The copies are in English only, and for that reason were not circulated by the Clerk; but any member who is interested in obtaining a copy can have one by calling the Clerk.

All right. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman. I have a couple of questions, perhaps for elaboration more than anything from the witness.

In the submission, Mr. Chairman, I think the concern again here is the matter of regulations, what regulations will be imposed and how they may be formulated. I think he expressed the desire that there be adequate consultation in the process of devising the regulations and that the regulations be clearly understood.

May I ask you whether or not you are satisfied with the degree of consultation that has taken place to date in the drafting of the regulations and, as far as that goes, in the drafting of the current piece of legislation? As you can appreciate—and I think you make reference to that in your submission—what we are really doing here is trying to co-ordinate a number of pieces of legislation into one umbrella so that

[Traduction]

conseil de sécurité maritime dont de nombreuses fonctions recouperont celles qui sont prévues dans la mesure à l'étude. Je suis sûr que ce document peut être obtenu par les membres du Comité. Il est daté de mai 1980 et s'intitule: *Avant-projet des dispositions du Code maritime relatives au Conseil de sécurité maritime et à la sécurité et à la protection de l'environnement*.

L'une des fonctions proposées du Conseil de sécurité maritime qui vous intéressera, sera de décider dans quels cas les navires transportant des marchandises dangereuses seront exemptés de l'application de la loi. Le Conseil aura également pour tâche de faire respecter les règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses en vrac, le transport en vrac des marchandises dangereuses par navire étant maintenant exempté en vertu du projet de loi. Nous sommes prêts à répondre aux questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Brisset. Avant de passer aux questions, je demanderais au Comité s'il est d'accord pour que le mémoire présenté par la Fédération maritime du Canada soit imprimé et annexé au procès-verbal d'aujourd'hui? Je vous signale que le mémoire comprend également un certain nombre d'annexes. Je ne crois pas qu'il faudrait imprimer ces annexes; j'en ai parlé avec M. Brisset et comme elles sont un peu périmées, il n'est pas nécessaire pour la compréhension du procès-verbal du comité de les annexer.

Le comité est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord. Merci. Je vous signale également que le greffier du comité dispose de 25 exemplaires d'un document intitulé *Commentaire de l'ancien Bill C-25, maintenant Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport de marchandises dangereuses*, qui nous a été envoyé par le ministère des Transports. Comme ces exemplaires ne sont qu'en anglais, le greffier ne les a pas fait distribuer; mais tous les députés qui voudraient en obtenir un exemplaire peuvent le demander au greffier.

Très bien. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Oui, monsieur le président. J'ai une ou deux questions à poser, surtout pour obtenir des précisions du témoin.

Monsieur le président, d'après le mémoire présenté, ce sont les règlements qui préoccupent la Fédération, la nature de ces règlements et leur formulation. Le témoin souhaite, je crois, que des consultations suffisantes aient lieu pendant l'élaboration des règlements pour que ceux-ci soient bien compris.

Dites-moi, êtes-vous satisfait des consultations qui ont été faites jusqu'à maintenant pour l'élaboration des règlements et, dans la mesure où il y en a eu, la rédaction de la mesure législative à l'étude? Comme vous le savez, vous l'avez dit dans votre mémoire je crois, ce que nous essayons de faire, c'est de regrouper un certain nombre de mesures législatives pour apporter une certaine cohérence et une certaine uniformité

[Text]

we can get some co-ordination and uniformity in dealing with this very important area. Are you satisfied with the line of consultation that has taken place?

Mr. Brisset: Yes, I will say that, for instance, on page 6 of our brief I refer to regulations which have been proposed by the Canadian Coast Guards entitled *Regulations respecting the Packing, Stowing, Carrying, Marking and Inspection of Dangerous Goods on Ships*. I understand that they may be prescribed even before this bill comes into force, but when the bill comes into force they would be as they are at the moment, I understand, incorporated in what they call the "yellow book". There has been extensive consultation between the division concerned and the shipping industry. Perhaps Mr. R. Murray, who has worked on this, may want to, add further comments.

Mr. R. Murray (Traffic Manager, Shipping Federation of Canada): Mr. Chairman and hon. members, we are quite satisfied as of now. The first draft we felt perhaps needed a tremendous amount of work and we were in almost constant contact with Ottawa. We were very happy to see in the second draft that it pretty well cleared up much of the ambiguity that we felt was in the first draft, and with very, very slight alterations at this stage I think we are quite pleased with how it reads.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: You raised the question of the concern of the industry on the matter of financial responsibility and the evidence of financial responsibility. You go on to elaborate in that particular clause that it will pose some difficulties, administrative and/or otherwise, and you go on to say:

Ships... are operated under many types and complex forms of contracts of affreightment...

And it is a pretty complex business. Because of that complexity, is that not all the more reason why there should be clear evidence of financial responsibility if this legislation is going to have any effect?

• 1550

The Chairman: Mr. Brisset.

Mr. Brisset: I can only speak of past experience. Part XX of the Canada Shipping Act I think was proclaimed in 1970, except for two sections having to do with evidence of financial responsibility. It was found that because of various problems, these particular sections could not be proclaimed and are still not in force 10 years after the legislation was passed.

We had a similar problem with the Arctic Waters Pollution Prevention Act. The act was passed by the Senate and the House in 1969 but could not be proclaimed until 1972 because of the provisions contained therein having to do with evidence of financial responsibility. It is only after extensive consultation between the industry, the insurers, the government, and so forth, that finally a very special arrangement was arrived at, which may not be applicable to commodities other than oil. It is limited to the carriage of oil in the Arctic.

So we have found from experience that on this particular aspect, especially in international trade by sea, there are

[Translation]

dans ce domaine. Êtes-vous satisfait des consultations qui ont eu lieu?

M. Brisset: Oui. Par exemple, à la page 6 de notre mémoire, je mentionne les règlements proposés par la Garde côtière canadienne et intitulé *Règlements concernant l'emballage, l'arrimage, le transport, le marquage et l'inspection des marchandises dangereuses sur les navires*. Il est même possible que ces règlements soient adoptés avant même l'entrée en vigueur du bill, mais dès ce moment, ils seront sans doute, comme maintenant, incorporés dans ce qu'on appelle le «livre jaune». Des consultations suivies ont eu lieu entre la division concernée et l'industrie maritime. Peut-être que M. R. Murray, qui y a pris part, pourrait ajouter quelque chose.

M. R. Murray (directeur du trafic, Fédération maritime du Canada): Monsieur le président et messieurs les députés, jusqu'à maintenant nous sommes très satisfaits. Nous estimions que le premier projet avait besoin d'une révision en profondeur et nous avons eu des contacts presque constants avec Ottawa. Nous avons été très satisfaits de constater qu'une grande partie de l'ambiguïté était disparue dans le deuxième projet et sauf quelques modifications de surface, nous sommes tout à fait satisfaits du projet actuel.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Vous avez dit que la preuve de solvabilité était une source de préoccupation pour l'industrie. Vous dites que cet article poserait certaines difficultés administratives et autres et vous ajoutez:

Les navires sont exploités en vertu de contrats d'affrètement aussi nombreux que compliqués.

C'est un commerce assez complexe. Puisqu'il en est ainsi, n'est-ce pas une raison de plus pour que des preuves de solvabilité soient exigées, si on veut que cette mesure législative soit efficace?

Le président: Monsieur Brisset.

M. Brisset: Je peux seulement vous parler de l'expérience passée. La partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada a été proclamée en 1970, à l'exception de deux articles concernant la preuve de solvabilité. Pour des raisons diverses, ces deux articles n'ont pu être proclamés et ne sont toujours pas en vigueur, dix ans après l'adoption de la loi.

Le même problème s'est posé avec la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Cette loi a été adoptée par le Sénat et la Chambre en 1969, mais n'a pas pu être proclamée avant 1972 à cause des dispositions qu'elle contenait sur la preuve de solvabilité. Ce n'est qu'après de longues consultations avec les représentants de l'industrie, les assureurs, le gouvernement, etc. qu'un compromis spécial a été réalisé, compromis qui ne pourra peut-être pas s'appliquer à d'autres marchandises que le pétrole dans l'Arctique.

L'expérience nous montre donc que cet aspect pose des difficultés, surtout pour le transport maritime international;

[Texte]

problems, and this I think has been realized by IMCO. In the proposed convention, which is now under study—and I think there is going to be a meeting at the end of this month—it is proposed that evidence of responsibility be put up by the shipper of the dangerous goods rather than by the carrier.

Mr. Mazankowski: Yes, that clearly would be a dilemma; and you have partly answered my next question. I was going to get into the question of IMCO, and your rather strong representation about the fact that a convention is in process of being formulated which in many respects would cover the nuts and bolts of what we are dealing with here.

Mr. Brisset: Yes.

Mr. Mazankowski: Are you suggesting, then—and perhaps you can elaborate here:

... as a means of transport at least in international trade of Canada ...

—I am quoting from page 12 ...

... should be exempted from the application of the present legislation as regards the operation of transporting dangerous goods, which operations will remain governed by the legislation and regulations already in place or to be adopted.

What you are really saying is if Canada becomes a party to the IMCO convention as proposed—as I read that, you are saying really to all intents and purposes, from the standpoint of shipping as we are dealing here, the coverage would be adequate and perhaps even better in that the question of the liability provisions might be handled more effectively. Is that correct?

Mr. Brisset: Yes, that is correct, because if you have an international convention and a sufficient number of maritime states accede to it, then you have, as you have under the Oil Pollution Civil Liability Convention, a system which permits the creation of the required arrangements to provide evidence of financial responsibility, through co-operation between the various governments who accede to the convention and who thereby ensure that if claims arise, the underwriters—because it is always the underwriters who provide the evidence—will respond to these claims wherever the accident, in the case of oil spill, occurs.

• 1555

Mr. Mazankowski: Would it be fair to say then, sir, in interpreting what you are saying, that some sections of this piece of legislation as it relates to shipping, may very well be inoperative at it is at present outlined in the bill?

Mr. Bissett: It may be found inappropriate to enforce them, at least until ...

Mr. Mazankowski: I used the word “inoperative”. Why are you trying to change that?

Mr. Bissett: It is “inoperative” if you wish, until we have an international convention to which Canada can accede.

Mr. Mazankowski: You say that you had a good session in discussions with the officials the drafting of the legislation and

[Traduction]

c'est aussi ce que l'IMCO a compris, je crois. La convention maintenant à l'étude—je crois qu'il y aura une réunion à la fin du mois—propose que les preuves de solvabilité soient fournies par l'expéditeur de marchandises dangereuses plutôt que par le transporteur.

M. Mazankowski: Oui, cela crée vraiment un dilemme; vous avez en partie répondu à ma prochaine question. J'allais parler de l'IMCO; vous dites que cet organisme est en train de formuler une convention qui réglerait bien des problèmes de détail qui nous intéressent.

M. Brisset: Oui.

M. Mazankowski: Voulez-vous dire, et peut-être que vous pourriez élaborer là-dessus, que:

le transport au niveau du commerce international du Canada ...

Je cite la page 16 ...

... devrait peut-être être soustrait à l'application de la présente mesure législative, laquelle activité restera régie par la loi et les règlements existants.

Ce que vous dites, c'est que si le Canada adhère à la convention de l'IMCO, à toutes fins pratiques, du point de vue du transport maritime qui nous intéresse ici, la protection sera suffisante et même peut-être meilleure, puisque la disposition relative à la responsabilité sera appliquée de façon plus efficace. Est-ce exact?

M. Brisset: Oui, c'est exact, car une convention internationale à laquelle un nombre suffisant d'États maritimes adhèrent, comme la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, permet l'élaboration des modalités nécessaires pour fournir la preuve de solvabilité, par le biais de la coopération entre les gouvernements qui sont parties à la Convention et qui s'assurent ainsi qu'en cas de plainte, les assureurs, car ce sont toujours les assureurs qui fournissent les preuves, répondront à ces plaintes, quel que soit l'endroit où le déversement de pétrole s'est produit.

M. Mazankowski: Voulez-vous dire, monsieur, que certains articles de ce projet de loi pourraient très bien être inopérants tels qu'ils se présentent?

M. Brisset: On pourrait décider qu'il ne soit pas approprié de les mettre en vigueur, du moins jusqu'à ce que ...

M. Mazankowski: J'ai employé le terme «inopérants». Pourquoi essayez-vous de le changer?

M. Brisset: Ils sont «inopérants», si vous voulez, jusqu'à ce que le Canada puisse adhérer à une convention internationale.

M. Mazankowski: Vous avez mentionné avoir participé à une réunion pour discuter avec les hauts fonctionnaires du

[Text]

in particular respecting the regulations. I presume that this was draw to their attention and, if so, what was the reaction?

Mr. Brisset: No, this field was not covered. As I understand it, we were dealing simply with the technical regulations having to do with, for instance, the type of containers in which goods should be carried, how the goods should be carried, the marking. It was a technical session.

Mr. Mazankowski: I see. Not the principal objectives of the bill.

Mr. Brisset: No.

Mr. Mazankowski: Can you give the committee some idea as to when you would envisage such a convention being concluded, and, if so, what time-frame are we looking at if Canada should accede to becoming a party to the convention regarding liability and compensation in connection with the carriage of noxious and hazardous substances by sea?

Mr. Brisset: It is a very difficult question to answer, sir. All I know is that the proposed convention is under study. There is going to be a meeting at the end of the month.

Mr. Mazankowski: How long has it been going on?

Mr. Brisset: This draft convention is of rather recent origin. I think it was first considered by the committee last year.

By the way, Canada is attending these meeting. In fact, I myself have been asked to submit a brief on recommendations on what Canada's position should be.

How long it will take to come about is a matter of guessing. It may take a year or two years. It is exceedingly difficult to say.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I get the impression that this particular piece of legislation will not be all that effective in dealing with the objective principles of the bill concerning the movement of dangerous goods by the shipping industry. There are two or three areas of difficulty that have been pointed out. There is no opposition to the principle but there is some question about the mechanics of administration and enforcement, and I am somewhat disappointed by that. But I can clearly understand what the witness is saying. I think it is a very relevant point that has been brought up here. It clearly is a matter that may have to be considered in further depth.

As has been pointed out by the minister, this particular piece of legislation, I suppose, is not going to end here. It is going to be a bit of an evolutionary thing that will, perhaps, develop as conditions arise. And with that in mind, I suppose there is a degree of open-endedness here. But it seems to me that there are some shortcomings in the legislation as prescribed and as outlined by the witness here today.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Mazankowski: I would like a comment on that.

Mr. Brisset: Yes, on the technical side there does not appear to be any problems because the technical regulations to which I have referred are acceptable to industry. They are quite in line with the recommendations contained in what we call the

[Translation]

libellé de cette loi et, en particulier, des règlements. Je suppose que vous avez porté à leur attention cette préoccupation que j'ai; dans l'affirmative, quelle a été leur réaction?

M. Brisset: Non, nous n'avons pas abordé la question. Nous avons traité simplement des règlements techniques concernant, par exemple, le type de conteneurs dans lesquels les marchandises sont transportées, la façon dont elles sont transportées, et le marquage des contenants. C'était une réunion technique.

M. Mazankowski: Je vois. On n'a pas discuté des objectifs essentiels du projet de loi.

M. Brisset: Non.

M. Mazankowski: Quand, à votre avis, cette convention pourrait-elle être signée et combien de temps faudra-t-il avant que le Canada puisse y adhérer, être partie à cette convention pour ce qui est de la responsabilité et de l'indemnisation relatives au transport par mer de matières dangereuses et nocives?

M. Brisset: Il m'est difficile de répondre à votre question, monsieur. Tout ce que je sais, c'est que le projet de convention est à l'étude. Il doit y avoir une réunion à ce sujet à la fin du mois.

M. Mazankowski: Depuis combien de temps ce projet est-il à l'étude?

M. Brisset: Le projet de convention est plutôt récent. Le comité ne l'a reçu que l'an dernier.

Soit dit en passant, le Canada assiste à ces réunions. On m'a même demandé de présenter un mémoire et mes recommandations sur la position qu'adopterait le Canada.

Combien de temps cela prendra, je ne pourrais qu'hasarder une hypothèse. Ce peut être un an ou deux ans. Il est très difficile de savoir.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai l'impression que ce projet de loi ne nous permettra pas de mettre en pratique les objectifs mêmes qu'il contient quant au transport des marchandises dangereuses par l'industrie des transports maritimes. On a souligné deux ou trois secteurs à problèmes. On ne s'oppose pas au principe du projet de loi mais on semble remettre en question les mécanismes de gestion et d'application. Je suis un peu déçu. Par ailleurs, je comprends très bien le témoin. La question soulevée est très pertinente, et devrait être étudiée en profondeur.

Comme l'a déjà souligné le ministre, ce projet de loi ne sera pas immuable: il évoluera selon la situation, et on l'adoptera aux circonstances. J'ai donc l'impression qu'il y a une certaine latitude. Je ne puis m'empêcher de penser, toutefois, que la loi a des faiblesses, comme l'a dit le témoin aujourd'hui.

Le président: Merci.

M. Mazankowski: Le témoin peut-il me répondre à ce sujet.

M. Brisset: Oui, il ne semble pas y avoir de problème du côté technique, car les règlements techniques que j'ai mentionnés sont acceptables pour l'industrie. Ils sont tout à fait conformes aux recommandations du code IMCO, comme nous

[Texte]

IMCO Code, which is of international reputation. So when you deal with the actual handling of the goods, their carriage, the way they should be marked, labelled and so forth, this seems to be well taken care of. It is when we come to other problems: liability, agents, financial evidence, responsibility that you come into difficult areas.

• 1600

Mr. Mazankowski: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. mazankowski.

Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the brief that the Shipping Federation of Canada has presented suggests that pollutants not be categorized as dangerous goods for the purposes of Bill C-18 and I would like to know why. Is this not really only a matter of time? A poison or a corrosive is an immediate hazard to health and safety and the environment. A pollutant is usually a delayed hazard to health, safety and environment. Why would you want to exclude pollutants, sir—have pollutants not categorized in this legislation as dangerous goods?

Mr. Brisset: I am sorry if I have not expressed myself clearly. This was not our intention at all. All I wanted to point out to the members of your committee is that some goods that are dangerous or fall under the definition of what are dangerous goods are also pollutants. In fact, sometimes it is difficult to say whether it is just a pollutant or just dangerous: quite often they are both.

Now, if there is a spill, what legislation applies is what is of some concern. Would it be the legislation under which the contents are considered to be a pollutant, in which case the regime of liability is different than under this bill—or vice versa? This is the area which is giving us concern.

If you look at the definition of a pollutant in Part XX of the Canada Shipping Act and the definition of waste in the Arctic Waters Pollution Prevention Act, you will find the same wording, but this wording includes words like, "anything that is dangerous to man or dangerous to fish or whatever man uses", and so forth: So you are really in the same domain, in which the regime that will apply to us at this time is something of a problem.

Mr. Benjamin: What you are suggesting, then, is that whatever is in this legislation and other present legislation should be the same, that there should not be a difference. You are not objecting to controls and whatnot on pollutants...

Mr. Brisset: Oh, no.

Mr. Benjamin: ... it is just that you want consistency in the multiple of legislation.

Mr. Brisset: Certainly.

Mr. Benjamin: Do you feel that this bill would go further than what is in other legislation, for example, the Arctic

[Traduction]

l'appelons, qui est de réputation internationale. Il ne semble donc pas y avoir de problème pour la manutention des marchandises, leur transport, marquage, étiquetage, etc. La difficulté survient lorsque nous abordons d'autres domaines comme la responsabilité, les mandataires, la solvabilité.

M. Manzankowski: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, le mémoire de la Fédération maritime du Canada propose que les polluants ne soient pas classés comme marchandises dangereuses aux fins du projet de loi C-18. J'aimerais savoir pourquoi. N'est-ce pas simplement une question de temps? Un poison ou une matière corrosive présente un danger immédiat à la santé, à la sécurité et à l'environnement, alors qu'un polluant présente habituellement un danger à retardement. Pourquoi voulez-vous exclure ces polluants des classes de matières dangereuses annexées à la loi?

M. Brisset: Je m'excuse de ne pas m'être exprimé clairement; ce n'est pas du tout notre intention. Ce que je voulais dire, c'est que certaines marchandises dangereuses définies comme telles sont également des polluants. Il est même parfois difficile de faire la distinction, de savoir s'il s'agit simplement d'un polluant ou d'une matière dangereuse, très souvent c'est les deux.

Ce qui nous préoccupe, lorsqu'il y a un déversement, c'est de savoir quelle loi s'applique. Est-ce que ce sera la loi en vertu de laquelle les marchandises sont considérées comme étant des polluants, dans ce cas le régime de responsabilité est différent de celui contenu dans ce projet de loi-ci ou vice versa? Voilà surtout ce qui nous inquiète.

Si vous lisez la définition d'un polluant à la Partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada et la définition de déchets dans la Loi sur la prévention de la pollution des eaux Arctiques, vous verrez que le libellé est le même, mais comprend les mots: «tout ce qui est dangereux pour l'homme ou les poissons ou pour quelque utilisation que l'homme veut en faire». Nous sommes donc dans le même domaine et le régime auquel on veut nous soumettre à ce moment-ci soulève pour nous des difficultés.

M. Benjamin: Que proposez-vous? Croyez-vous que ce que contiennent le projet de loi-ci et l'autre loi en vigueur à ce moment-ci devraient se rejoindre, qu'il n'y a aucune différence? Vous ne vous opposez pas à certains contrôles sur les polluants...

M. Brisset: Oh non.

M. Benjamin: ... vous voulez plutôt une certaine uniformité dans toutes ces lois.

M. Brisset: Certainement.

M. Benjamin: Croyez-vous que le projet de loi ira plus loin que les autres lois, par exemple la Loi sur la prévention de la pollution des eaux Arctiques et le Code maritime?

[Text]

Waters Pollution Prevention Act and the Maritime Code? Do you feel that this bill goes further than those?

Mr. Brisset: No, no. In some cases, it does not go as far; in other cases, it may go further. I do not want to say this but something might happen that would really be a lawyer's delight when too many of them come to court to decide which law applies in a particular case.

Mr. Benjamin: Then your federation would be quite happy if this legislation were made as strong as the other legislation, when it comes to pollutants, or the other legislation were made as strong as this bill? You would not object to all legislation being uniform, with the standards being the same, whether it be the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code or the dangerous goods bill?

• 1605

Mr. Brisset: I think there is advantage in uniformity. I will say, though, as regards the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the legislator, with due respect, has possibly gone too far in creating an absolute guide.

Mr. Benjamin: Well, you could argue that one with other seas.

Mr. Chairman, I also wanted to ask a question of the gentleman from the shipping federation. They have succeeded in having this bill amended to exempt carriage of goods by water in bulk, and that would be governed instead by the Canada Shipping Act. The Canada Shipping Act, Section 735, Part XX says that the owner of a vessel is entitled to limit his liability for the discharge of dangerous goods carried in bulk to 2,000 gold francs per ton up to a maximum of 210 million gold francs. How much is that apply in today's terms of, say, a major spill in which liabilities are assessed in the hundreds of millions of dollars and who is liable to pay might be sorted out among a dozen different agencies, groups and individuals who are deemed liable? How good is that limit of liability at 2,000 gold francs? I appreciate that if gold is up to \$600 an ounce that it is probably quite a bit of money. But if you had a member of your federation was found liable, or partly liable, what is the coverage there under the the Canada Shipping Act?

Mr. Brisset: The limit of liability of 2,000 gold francs per ton means, and it varies from day to day, but roughly \$200 per ton. Tomorrow it may be \$205. Of course, 210 million gold francs is roughly \$21 million. As an aside, I should point out that ships at this time are insured only up to the limit of their liability. This is how the insurer's market works.

In addition to the ship's liability, Canada has created a fund to compensate those who have sustained damages in excess of the ship's limit of liability. This fund has been created by levy on every ton of oil since 1970, I believe, a levy of 15 cents on every ton of oil coming in, going out or moving between ports

[Translation]

M. Brisset: Non, non. Dans certains cas, il ne va pas aussi loin et dans certains autres, il va plus loin. Je ne devrais peut-être pas dire ceci, mais un accident pourrait survenir qui ferait la joie des avocats: c'est le cas lorsqu'un grand nombre d'entre eux doivent se présenter en cour pour savoir quelle loi s'applique dans un cas particulier.

M. Benjamin: Votre fédération serait donc tout à fait d'accord si le projet de loi était aussi ferme que les lois actuelles lorsqu'il est question de polluant, ou que les lois actuelles soient aussi fermes que le projet de loi? Vous ne seriez pas en désaccord si toutes les lois étaient uniformisées, si les normes étaient les mêmes, que ce soit dans la Loi sur la prévention de la pollution des eaux Arctiques, dans le Code maritime ou dans ce projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses?

M. Brisset: Ce serait beaucoup plus facile s'il y avait uniformité. Je dirais, cependant, que les législateurs sont allés trop loin en définissant un guide absolu dans la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

M. Benjamin: On pourrait soulever cette question au sujet du transport sur mer.

Monsieur le président, je voulais également poser une question aux témoins de la Fédération maritime. Ils ont réussi à faire modifier le projet de loi pour exclure le transport par eau des marchandises en vrac qui relèverait plutôt de la Loi sur la marine marchande du Canada. Cette loi stipule à l'article 735, Partie XX que le propriétaire d'un navire a droit de limiter sa responsabilité pour le déversement de marchandises dangereuses transportées en vrac à 2,000 francs-or par tonne jusqu'à un maximum de 210,000,000 francs-or. Combien cela fait-il en dollars canadiens? Qu'est-ce que cela représenterait aujourd'hui s'il y avait un déversement important et si l'évaluation s'élevait à des centaines de millions de dollars? Qui serait responsable pour le remboursement? Ce pourrait être partagé entre des douzaines d'organismes, de groupes et de particuliers censés être responsables. Cette limite de responsabilité fixée à 2,000 francs-or vaut-elle quelque chose? Je sais que l'or vaut \$600 l'once, ce pourrait être une grosse somme d'argent. Si vous aviez un déversement demain et qu'un membre de votre fédération était trouvé coupable, ou responsable en partie, que prévoit la Loi sur la marine marchande du Canada dans ce cas?

M. Brisset: La limite de responsabilité fixée à 2,000 francs-or, par tonne, peut varier d'un jour à l'autre, mais représente \$200 par tonne environ. Ce peut être \$205 demain évidemment. Deux cent dix millions de francs-or équivalent à 21 millions de dollars environ. Je vous dirai, par ailleurs, que les navires ne sont assurés présentement qu'à la limite de leur responsabilité. C'est ce que prévoit le marché des assureurs.

Mise à part la responsabilité du navire, le Canada a créé un fonds pour indemniser ceux qui ont subi des dommages dépassant la limite de responsabilité du navire. Ce fonds a été amassé en percevant des droits sur chaque tonne de pétrole transportée depuis 1970, je crois. On a imposé un droit de 15c.

[Texte]

in Canada. The fund, I am told, now is in the amount of about \$57 million. In addition, if Canada were to accede to the International Fund Convention—and we are advised that Canada will likely do so in the near future; there has been a position paper on this topic issued a few months ago by the Coast Guard—the international fund, which is of the order of about \$67 million U.S., would also be available to Canadian claimants. In addition, on the American side, in case of a spill on the west coast, under the Alaska Pipeline Authorization Act there is a fund of \$100 million U.S. available to Canadian claimants.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I noticed that the federation also wants their liability limited for any costs to the government in dealing with dangerous goods spills in the case of non-bulk shipments as well as bulk shipment. I can appreciate that one contained or one holdfull I would I presume, be non-bulk; it would be a less than shipload consignment. Is it not the case in the practices of shipping companies that they build the cost of any insurance and liabilities into their rate structure, which covers their vessels and the infrastructure equipment and, possibly even, insurance on members of the crews and the Cargoes. Whether it is a specialized ship or a rusty-bottomed ship with a panamanian flag over it, if it is going to carry dangerous goods into a Canadian harbour, then its liabilities that it has to pay for, through marine insurance or any other way, then the cost of that is built into the rate structure they charge is it not?

• 1610

Mr. Brisset: Yes, the cost of insurance to the operator of the ship is built into the rate structure. Now, the cost of the insurance, from the point of view of the underwriter, is related to the limitation of liability of the owner operator of that ship. There is a relationship between limitation of liability and cost of insurance.

Mr. Benjamin: Well then, this matter, I guess in total, is the financial responsibility of the ship carrier. Should not that financial responsibility carry enough financial responsibility through insurance, or whatever else, of that carrier to cover damages and liability if a spill or a discharge, an accident, occurs through genuine human error, which still leaves the carrier liable—they have contracted either a full shipload or less than shipload of dangerous and hazardous goods for that particular trip or a series of trips—to cover that liability in the event of human error, or liabilities that are due to negligence, or whatever else, of the shipowner and crew? Would it not be in the best interests of the owner, that we cover the costs for that insurance or liability in the rate structure?

Mr. Brisset: I do not profess to have experience as an underwriter or insurer, but in the shipping business I understand there are limits to the amount of insurance you can obtain. I can speak of one particular incident, or, at least, something that happened two or three years ago, where the State of Florida passed legislation exacting from all tankers coming into Florida evidence of financial responsibility up to

[Traduction]

par tonne de pétrole arrivant dans les ports du Canada ou en partant. On me dit que le fonds contient actuellement quelque 57 millions de dollars. De plus, si le Canada devait adhérer à la convention du fonds international—cela pourrait se faire bientôt nous dit-on, la garde côtière a publié il y a quelques mois un document à ce sujet—le fonds international qui comprend quelque 67 millions de dollars américain serait également à la disposition des réclamants canadiens. De plus, du côté américain cette fois, s'il y avait déversement sur la côte ouest, en vertu de la Loi sur l'autorisation du pipe-line de l'Alaska, les réclamants canadiens pourraient se prévaloir d'un fonds de 100 millions de dollars américains.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai remarqué que la fédération désire également que sa responsabilité soit limitée à l'égard du gouvernement lorsqu'il y a déversement de matières dangereuses dans le cas de transport de marchandises en vrac ou non. Je puis comprendre qu'un conteneur ou une expédition partielle ne soit pas considéré comme du vrac; cela représente moins que l'envoi d'un chargement. N'est-il pas normal pour les sociétés de transport maritime d'inclure dans leur structure tarifaire les frais d'assurance et de responsabilité pour leurs navires et l'équipement d'infrastructure, et peut-être même l'assurance de leur personnel à bord et de leurs cargos. Qu'il s'agisse d'un navire spécialisé ou d'un vieux rafiot rouillé battant pavillon panaméen, s'il apporte des marchandises dangereuses dans un port canadien, et est responsable du remboursement par le biais de son assurance maritime ou de quelque autre façon. Le coût est donc compris dans la structure tarifaire, n'est-ce pas?

M. Brisset: Oui, le coût de cette assurance pour l'exploitant du navire est compris dans la structure tarifaire. Le coût de l'assurance pour l'assureur maritime est en rapport avec la limite de responsabilité du propriétaire/exploitant de ce navire. Il y a donc un rapport entre la limite de responsabilité et le coût de l'assurance.

M. Benjamin: Il serait donc, en définitive, fondé sur la solvabilité du transporteur maritime. Cette solvabilité ne devrait-elle pas s'inscrire dans l'assurance du transporteur maritime pour couvrir, par exemple, les dommages et la responsabilité, s'il y avait déversement, fuite ou accident, à la suite d'une erreur humaine véritable, ce qui laisse quand même au transporteur sa responsabilité... il a un contrat, soit pour un plein chargement ou un chargement partiel de marchandises dangereuses, pour un voyage, ou une série de voyages... dans le cas d'une erreur humaine, ou dans des cas de négligence, notamment de la part du propriétaire du navire ou de l'équipage? Ne serait-il pas dans l'intérêt du propriétaire que les coûts de cette assurance, ou de cette responsabilité, soient compris dans la structure tarifaire?

M. Brisset: Je ne prétends pas avoir l'expérience d'un assureur maritime ou même d'un simple assureur, mais je sais qu'il y a dans le domaine du transport maritime, des restrictions pour les montants d'assurance qu'on peut obtenir. Je puis vous parler d'un incident qui s'est produit il y a deux ou trois ans, lorsque l'État de la Floride avait adopté une loi exigeant une preuve de solvabilité de tous les pétroliers arrivant en

[Text]

an amount, I forget how much, but a very, very high amount, with the result that, very soon after, the State of Florida realised that no tankers carrying oil would be coming to Florida and they repealed this requirement.

Mr. Benjamin: It is called blackmail by the shipping industry.

Mr. Brisset: Well, you can make it so onerous or difficult to obtain insurance that there is then no possibility for the ship to come to the country where this is exacted.

Mr. Benjamin: Yes. Mr. Chairman, I do not want to sound as though I am picking on the Shipping Federation. I appreciate the problems they had with the international marine insurance industry which sometimes acts like a bunch of bandits. We had an experience with that at the Port of Churchill with shipments of bulk cargoes through the Arctic that were not dangerous or hazardous. It would seem to me it would be in the interest of our national and our international shipping federations to maybe start up their own insurance company.

Mr. Chairman, there is one point the federation makes that we agree with, and we think it should be either incorporated in the legislation or by regulation, and that is that opportunity be given to the shipping industry to have representatives appointed to the minister's advisory council. I think it should go without saying that not only the marine shipping industry, but also other segments of the transportation industry have representation on that advisory council to the minister, and we can support that aspect.

• 1615

However, I must say on behalf of my party, we are hesitant about agreeing with you on the other things you are asking for or suggesting in your brief: the exemption of pollutants from regulations of dangerous goods, and the limiting of liability. In light of today's circumstances where spills or accidents with dangerous and hazardous goods can run into hundreds of millions of dollars, it is not impossible now that you could run into liabilities assessed in excess of \$1 billion. If the limit of the liability is 2,000 French gold francs, and that proves to be insufficient if a ship were totally liable, how do those who have been damaged collect?

The Chairman: Mr. Brisset.

Mr. Brisset: To this I will point out to the honourable member that under the propose IMCO Convention on the carriage of dangerous goods, the intended limitation is likely to be the one adopted in the 1976 Convention on limitation of liability, which is much greater than the 2,000 gold francs per ton. In the case of a big tanker—I do not have the figure with me—but let us say 200,000 tons, I think the limit of liability is well over \$100 million. I do not want to be too precise, but it is well over \$100 million and possibly as much as \$150 million.

[Translation]

Floride, je ne me souviens pas exactement de la somme mais elle était très très élevée. Peu de temps après, l'État de la Floride s'est rendu compte qu'aucun pétrolier n'y venait, on a donc annulé cette exigence.

M. Benjamin: Pourrait-on dire que c'est du chantage de la part de l'industrie du transport maritime?

M. Brisset: Les exigences pour obtenir de l'assurance peuvent être si difficiles et si coûteuses qu'un navire ne pourra pas se permettre de venir dans le pays où cette exigence existe.

M. Benjamin: Oui. Monsieur le président, je ne veux pas avoir l'air de m'acharner sur la Fédération maritime, je comprends très bien les problèmes qu'elle a eus avec l'industrie de l'assurance maritime internationale qui agit parfois comme des bandits. Nous en avons eu l'expérience au port de Churchill où nous avons reçu des envois en vrac, qui avaient passé par l'Arctique de marchandises qui n'étaient pas dangereuses. Je crois que nos fédérations maritimes nationales et internationales auraient intérêt à créer leur propre société d'assurance.

Monsieur le président, la Fédération a soulevé cette question sur laquelle nous sommes d'accord: il devrait être inclus dans la loi ou dans les règlements que l'industrie de transport maritime puisse avoir des représentants siégeant au conseil consultatif du ministre. Il va sans dire que non seulement l'industrie du transport maritime mais également d'autres secteurs de l'industrie du transport devraient avoir des représentants au conseil consultatif du ministre. Nous sommes aussi de cet avis.

Toutefois, je dois dire au nom de mon parti que nous hésitons à accepter certaines autres demandes ou suggestions exposées dans votre mémoire: l'exemption des polluants des règlements concernant les marchandises dangereuses et la limite de la responsabilité. Nous savons aujourd'hui que les déversements ou les accidents de marchandises dangereuses ou présentant des risques peuvent s'élever à des centaines de millions de dollars. Les responsabilités peuvent même être évaluées à plus d'un milliard de dollars. La limite de la responsabilité est de 2,000 francs-or français, cela ne semble pas suffisant si un navire était pleinement responsable. Comment ceux qui ont subi des dommages peuvent-ils être remboursés?

Le président: Monsieur Brisset.

M. Brisset: Je soulignerai au député qu'en vertu de la convention IMCO projetée, sur le transport des marchandises dangereuses, la limite prévue sera probablement celle qui fut adoptée à la convention de 1976 sur la limitation des responsabilités, et qu'elle dépasse de beaucoup les 2,000 Francs-or par tonne. Dans le cas d'un gros pétrolier—je n'ai pas les chiffres ici—mais disons qu'il transporte 200,000 tonnes, je crois que la limite de responsabilité se situe bien au-delà de 100 millions de dollars. Je ne voudrais pas donner de chiffres précis, mais cela dépasse de beaucoup 100 millions de dollars, c'est même peut-être 150 millions de dollars.

[Texte]

Mr. Benjamin: Is that French francs or Swiss francs, because the Swiss francs are worth more?

Mr. Brisset: The gold francs we speak of in this legislation are the Poincaré gold francs. There is an Order in Council which tells you how you convert into Canadian currency. It is a mathematical problem. It is related to the value of the special drawing rates on the International Monetary Fund.

The Chairman: One final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I will wait in case there is a second round. That is all I have for now, thanks.

The Chairman: Fine, thank you. Mr. Penner.

Mr. Penner: Thank you, Mr. Chairman. In the interest of acquiring a little better understanding of what we are concerned with, I wonder if representatives of the Shipping Federation of Canada would be able to tell the committee what the total tonnage is per year of goods classified as dangerous goods under Bill C-18 handled on the Great Lakes-St. Lawrence Seaway System. Do you happen to have that statistic available?

The Chairman: Mr. Murray?

Mr. Murray: I do not believe so.

Mr. Penner: Would you know among these commodities which would be the largest in terms of value? Would you have that information?

Mr. Mayer: Mr. Chairman, it may be helpful to know in percentage terms—what percentage. Would that be useful for us to know if 10 per cent or 5 per cent of the tonnage moved is dangerous, because that would give us an idea?

Mr. Brisset: Maybe Mr. Murray can give us an idea of what his own line, for instance, is carrying which could be classified as dangerous goods, by percentage.

The Chairman: Mr. Murray.

Mr. Murray: I think it is far less than 10 per cent. Our line is restricted to the U.K. trade both ways; we do not go too far beyond that scope, but it is much less than 10 per cent. We are talking primarily, between here and the U.K., of manufactured type of chemicals rather than bulk lots: such things as sodium cyanide et cetera. They are manufactured items. I would even say it would be below 5 per cent.

• 1620

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: Thank you very much.

Mr. Chairman, I would like to ask a few questions about remedial action in case of accidents. I realize the bill is preventative rather than remedial in nature. In fact, the minister, in his statement, said the bill seeks to reduce or to prevent risks to safety by establishing appropriate practices of necessity. However, he went on to say that it also deals with remedial measures, and these have been limited to measures which are reasonable and emergency-oriented in order not to conflict with other longer-term remedial measures.

[Traduction]

M. Benjamin: S'agit-il de francs français ou suisses, car les francs suisses valent beaucoup plus?

M. Brisset: Le franc-or dont nous parlons dans la loi est le franc-or Poincaré. Un décret du Conseil vous explique comment transformer en monnaie canadienne les francs-or. C'est un problème mathématique. Il est relié à la valeur des taux de tirage spéciaux sur le Fonds monétaire international.

Le président: Une dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je vais attendre au cas où il y aurait un second tour. C'est tout, je vous remercie.

Le président: Très bien, merci. Monsieur Penner, vous avez la parole.

M. Penner: Merci monsieur le président. Afin de mieux comprendre ce que nous étudions, les représentants de la Fédération maritime du Canada pourraient-ils nous dire ce qu'est le tonnage total annuel des marchandises classées dangereuses dans le Bill C-18, qui empruntent les Grands lacs et la Voie maritime du St-Laurent? Avez-vous ces statistiques?

Le président: Monsieur Murray?

M. Murray: Je ne le crois pas.

M. Penner: Pouvez-vous nous dire, parmi ces marchandises, lesquelles sont les plus chères? Avez-vous ce renseignement?

M. Mayer: Monsieur le président, ce serait utile de connaître simplement le pourcentage, de savoir si c'est 10 p. 100 ou 5 p. 100 du tonnage total qui représentent des marchandises dangereuses. Nous aurions ainsi une meilleure idée.

M. Brisset: M. Murray pourrait peut-être nous donner ce pourcentage pour ses propres navires, quant aux marchandises qui pourraient être classées comme étant dangereuses.

Le président: Monsieur Murray.

M. Murray: Je crois que c'est beaucoup moins de 10 p. 100. Notre compagnie se limite au transport vers la Grande-Bretagne et retour, nous n'allons pas beaucoup au-delà, mais c'est beaucoup moins de 10 p. 100. Il s'agit, principalement, entre le Canada et la Grande-Bretagne, de produits chimiques fabriqués plutôt que de marchandises en vrac; du cyanure de sodium par exemple. Ce sont des produits manufacturés. Je crois même que le pourcentage est inférieur à 5 p. 100.

Le président: Monsieur Penner.

M. Penner: Merci.

Monsieur le président, j'aimerais savoir quelles mesures correctives existent en cas d'accidents. Je me rends compte que ce projet de loi parle de prévention plutôt que de mesures correctives. Le ministre, dans sa déclaration, a dit que le projet de loi cherchait à restreindre ou à prévenir les risques à la sécurité en définissant les mesures nécessaires et appropriées. Toutefois, il ajoutait que le projet de loi traite également des mesures correctives. Celles-ci ont été limitées aux mesures raisonnables et s'appliquant à des situations d'urgence afin de ne pas entrer en conflit avec d'autres mesures correctives à long terme.

[Text]

In an article that appeared in the *Globe and Mail* on May 15, 1980, it was stated that a number of Canadian seamen have attained officer rank in recent years without the necessary marine emergency training. I understand there is an effort being made to establish additional marine emergency training centres and I am also aware that in the absence of this formal training shipping companies that operate on the Great Lakes and in the coastal trade have been fulfilling this training gap with on-the-job instruction. But it is clear that the requirements of the Canadian Shipping Act, which specifies formal emergency training for licensed personnel, have been waived in many cases.

Mr. Chairman, if this report is accurate, the situation that is described is somewhat disturbing. It implies that if there was a spill or an accident there may not be a sufficient number of the ship's crew who are capable of dealing with the emergency. Of course, if dangerous goods are involved the situation is compounded. I wonder if the representatives of the Shipping Federation of Canada have made an assessment of this problem; if they have, could they share with members of the committee their view of it, particularly as to how serious they think this existing situation may be.

The Chairman: Mr. Nicol.

Mr. F. C. Nicol (Manager, Shipping Federation of Canada): Mr. Chairman, hon. members, the Shipping Federation of Canada is mainly interested in international trade, and there are very few Canadian seamen employed in ships that ply for the Shipping Federation of Canada. To obtain this kind of information, I think another organization such as the Dominion Marine Association should be approached.

However, if I could perhaps just talk to the point on the training of seamen and what Canada does to ensure that we have trained seamen on ships, we have a set of regulations called the Ship's Deck Watch Regulations. We have a reporting system known as the ECAREG system, and as ships come in to Canadian waters they report into the coast guard through the medium of ECAREG, giving particulars of the vessel, the qualifications of the master and the officers, dangerous cargo on board; and if Canada is not entirely satisfied with the answers they get, they have the right to turn the ship back or to hold the ship at the territorial limits. They even have the right to make the foreign national master of a vessel sit an examination if they are at all unsure of his qualifications.

The Chairman: Thank you.

Mr. Brisset would like to add to that, Mr. Penner.

Mr. Brisset: In the document to which I referred members of this committee earlier, the paper issued by the coast guard, this is one of the recommendations made in respect of the functions of the board of marine safety. It is recommended that the Governor in Council should be enabled to make regulations respecting the manning, operation of ships, the practice and procedure to be employed on board ships for purposes of enhancing safety and contribution to the protec-

[Translation]

Un article du *Globe and Mail* du 15 mai 1980 soulignait qu'un certain nombre de marins canadiens sont devenus officiers au cours des dernières années sans avoir reçu la formation nécessaire pour des situations d'urgence maritime. Je sais qu'on fait des efforts pour créer de nouveaux centres de formation d'urgence maritime et je sais également qu'à défaut de cette formation officielle, les sociétés de transport maritime empruntant les Grands lacs et naviguant le long des côtes se sont chargées de combler cette lacune par la formation au travail. Il est évident, toutefois, que, dans bien des cas on a laissé tomber ces exigences de la Loi sur la marine marchande du Canada concernant la formation du personnel autorisé pour des situations d'urgence maritime.

Monsieur le président, si ce rapport est exact, la situation est inquiétante. Cela signifie que s'il y avait déversement ou un accident, il n'y aurait pas suffisamment de membres d'équipage d'un navire qui pourraient faire face à l'urgence. La situation deviendrait encore plus complexe si le navire transportait des marchandises dangereuses. Je me demande si les représentants de la Fédération maritime du Canada ont étudié ce problème; s'ils l'ont fait, quelle est leur opinion, la situation est-elle grave?

Le président: Monsieur Nicol.

M. F. C. Nicol (directeur, Fédération maritime du Canada): Monsieur le président, messieurs, la Fédération maritime du Canada s'intéresse surtout au commerce international et peu de marins canadiens sont à bord des navires travaillant pour notre Fédération. Il faudrait, je crois, vous adresser à une autre organisation comme la *Dominion Marine Association* pour obtenir ces renseignements.

Toutefois, pour en revenir à la question de formation des marins et ce que fait le Canada pour s'assurer que nous avons des marins formés, je dois vous dire que nous avons un règlement sur les quarts à la passerelle des navires. Nous avons également un système appelé *ECAREG* (Règlements sur la zone de trafic de l'Est du Canada) et les navires qui entrent dans les eaux canadiennes doivent se rapporter à la garde côtière, par l'intermédiaire de ce système *ECAREG*, donner les caractéristiques du navire, les titres de compétence du capitaine et des officiers et mentionner les marchandises dangereuses à bord. Si le Canada n'est pas tout à fait satisfait des réponses, il a le droit de renvoyer le navire ou de le laisser en attente à la limite des eaux territoriales. Il a même le droit d'exiger que le capitaine étranger d'un navire passe un examen si sa compétence est mise en doute.

Le président: Merci.

Monsieur Penner, M. Brisset désire ajouter une remarque.

M. Brisset: Le document dont j'ai fait mention un peu plus tôt, qui vient de la garde côtière, fait état de cette recommandation dans le cadre des fonctions du Conseil de sécurité maritime. On recommande que le gouverneur en conseil puisse faire des règlements concernant l'équipage, le fonctionnement du navire, les méthodes et la procédure devant être suivies à bord des navires afin d'améliorer la sécurité et de contribuer à la protection de l'environnement, par exemple. Ils en tiennent certainement compte.

[Texte]

tion of the environment and so forth. I think they have this point in mind.

• 1625

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: Thank you very much. Mr. Chairman, for my final point, I require some clarification with regard to Appendix "C" on page 4 under the subheading of Dangerous Goods. There it refers to the bill that is now before us and it goes on to say that the provisions of the bill will be applicable to Canadian ships and to foreign ships in Canadian waters and that it is not necessary to duplicate the provisions of the revised maritime code. Then there are references to two provisions in that code. One is that, if the dangerous goods are placed aboard a ship other than in accordance with the said act or the regulations, the master or owner should be able to throw such dangerous goods overboard and should not be subject to any liability for doing so. Of course, it goes on to say that he has to make a report and take appropriate action in accordance with the transportation of dangerous goods. This provision is a little puzzling. Earlier in the statement by the Shipping Federation, there was reference to the work of the pollution prevention officer. I am just wondering somewhat in line with what Mr. Benjamin raised earlier, supposing this dangerous good in question is toxic and this situation exists. I find here a rather unusual, somewhat strange provision. Perhaps I just need some explanation and clarification which would make it perfectly sensible once I heard the response. I wonder if I could pursue that matter with the witnesses?

The Chairman: Mr. Brisset.

Mr. Brisset: This disposition that you find on page 4 of the proposals actually exists in our Canada Shipping Act from time as far back as I can remember, 100 years ago. It goes back to the Merchant Shipping Act of the United Kingdom, probably 200 years. The purpose of this is to, of course, authorize the master, if he feels that the presence of the dangerous goods on board his ship endangers the lives of his men and the safety of his ship, to throw them overboard and be free of any liability for having done so. I think that is the only purpose of this. It is not the intention that he would be permitted to throw them in the St. Lawrence River for instance. I do not think it would be the right place to do it.

The Chairman: If I may intervene for one moment? Is that provision simply a provision to provide for the protection of human life on board a ship.

Mr. Brisset: Yes.

Mr. Penner: Thank you, Mr. Chairman, that was my point. I think that provision, as old as it is, in relation to the concerns that we have today, would be much more acceptable if somewhere it said, "to protect the life or the health of the crew." As it is now, it seems to put in the hands of the master any number of reasons to do this and it just seems to me like an unusual provision in the light of the concerns that we have today.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Penner.

[Traduction]

Le président: Monsieur Penner.

M. Penner: Merci beaucoup. Monsieur le président, je voudrais une précision concernant le paragraphe à la page 15 de l'Appendice «C» qui traite des marchandises dangereuses. Vous dites que les dispositions du bill que nous étudions seront applicables aux navires canadiens et aux navires étrangers dans les eaux canadiennes et qu'il ne sera pas nécessaire de reprendre ces dispositions dans le Code maritime révisé. Ensuite, vous citez deux articles du Code. Le premier de ces articles stipule que, si les marchandises dangereuses sont chargés à bord du navire d'une façon non conforme à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses ou aux règlements, le capitaine ou le propriétaire du navire devrait pouvoir jeter ces marchandises dangereuses par-dessus bord sans être exposé à des recours. Évidemment, le capitaine doit faire un rapport et prendre les mesures appropriées. Cette disposition est un peu difficile à comprendre. Il est également question, dans le mémoire soumis par la Fédération maritime, du travail accompli par les fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution. Pour revenir à ce que disait M. Benjamin, supposons que la marchandise dangereuse en question soit toxique. Je trouve cette disposition un peu étrange. Il suffirait peut-être de me l'expliquer. Les témoins voudraient-ils répondre à mes observations?

Le président: Monsieur Brisset.

M. Brisset: La disposition qui se trouve à la page 15 de vos propositions est incluse dans la Loi sur la marine marchande au Canada depuis 100 ans. Elle remonte à la loi anglaise sur la marine marchande, qui est en vigueur depuis 200 ans. Elle sert, évidemment, à autoriser le capitaine à jeter par-dessus bord toute marchandise dangereuse qui mettrait en danger l'équipage ou le navire sans être exposé à des recours. C'est le seul but de l'article. Il est évident qu'on ne permettrait pas au capitaine d'un navire de jeter des marchandises dangereuses dans le fleuve Saint-Laurent. Ce ne serait pas l'endroit indiqué.

Le président: Puis-je intervenir? La disposition a-t-elle pour seul but de protéger la vie des personnes à bord du navire?

M. Brisset: Oui.

M. Penner: Merci, monsieur le président, c'est le point que j'ai voulu soulever. Je crois que la disposition en question, même si elle remonte à très loin, serait plus acceptable si elle précisait qu'il s'agit de protéger la vie ou la santé de l'équipage. L'article, dans sa forme actuelle, autorise le capitaine à jeter des marchandises par-dessus bord pour toutes sortes de raisons, ce qui est difficilement justifiable dans la conjoncture actuelle.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Penner.

[Text]

M. Deniger: Merci, monsieur le président. J'aimerais demander au témoin, M. Brisset, s'il a eu l'impression en lisant ce projet de loi qu'il était plutôt orienté vers un autre mode que le mode maritime?

M. Brisset: Oui, je serais d'accord pour dire qu'en le lisant on pourrait croire qu'il s'adresse plutôt au transport par chemin de fer et par camion.

M. Deniger: Je suis d'accord avec le témoin, monsieur le président, parce que moi-même, avant de voir les notes de la Fédération maritime du Canada, j'avais surtout orienté mon attention au mode ferroviaire et au mode de surface. Et à la lecture du document déposé par la Fédération maritime du Canada, je me pose des questions, concernant d'abord l'inspection et ensuite la solvabilité.

• 1630

D'abord l'inspection. Je crois déceler dans votre document une inquiétude quant aux inspecteurs. Il me semble que vous avez depuis je ne sais combien d'années une relation assez serrée, je ne dis pas cela de façon péjorative, avec les gens de la garde côtière du ministère des Transports. Et vous posez vous-même la question dans votre mémoire: qui seront les inspecteurs nommés en vertu de l'article 18, je pense?

D'après vous, quels devraient être justement ces inspecteurs? Est-ce que vous croyez que l'inspecteur qui serait nommé par le ministre devrait être une personne qui a une expertise multimodale ou est-ce que ce devrait être ce que l'on a présentement, c'est-à-dire une personne qui a de l'expérience de la garde côtière?

M. Brisset: En ce qui regarde la construction, les normes de construction, l'équipement des navires, etc., il n'y a aucun doute dans notre esprit que ce devrait être ceux qui ont de l'expérience dans ce domaine, qui sont évidemment à l'heure actuelle des inspecteurs maritimes du ministère et qui, éventuellement, quand le Conseil de la sécurité maritime sera créé, seront ceux que l'on nommera ou désignera comme les experts du Conseil.

M. Deniger: Vous avez indiqué durant votre témoignage, et je suis d'accord avec vous, votre inquiétude concernant la duplication ou la contradiction de certains règlements. Dans le projet de loi, il existe justement un article, l'article 31, qui parle de l'incompatibilité des règlements qui peuvent s'appliquer à vous, dans le mode maritime. Est-ce que vous considérez cet article 31 comme étant satisfaisant ou si vous le voudriez plus serré? Je cite l'article en question:

... les dispositions de la présente loi et de ses règlements l'emportent sur les dispositions incompatibles de toute autre loi du Parlement ou de ses textes d'application.

Le président: Monsieur Brisset.

M. Brisset: Je trouve cette question très difficile.

M. Deniger: Faites comme si c'était d'un avocat à l'autre, qui fait un petit peu de droit maritime...

[Translation]

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask the witness, Mr. Brisset, if he gets the impression that the bill is more oriented forwards means of transportation other than shipping.

Mr. Brisset: Yes, one gets the impression on reading it that it deals more with transportation by rail or truck.

Mr. Deniger: I agree with the witness, Mr. Chairman; before reading the Shipping Federation of Canada's brief, I was more concerned with rail and surface transportation. I have read the Shipping Federation of Canada's brief and have some questions regarding inspection and financial responsibility.

First, on inspection. I conclude from your brief that you are concerned about inspectors. It seems that you have worked very closely over the years—and I do not mean that in a perjorative way—with the people from the Department of Transport's Coast Guard. In your brief, you raise the question of who will be appointed as inspectors under, I believe, Section 18.

Who do you think should be appointed? Do you feel that inspectors appointed by the Department should have expertise in a number of means of transportation, or should they be from the Coast Guard, as is now the case?

Mr. Brisset: Insofar as building and equipment standards for vessels are concerned, there is no doubt in our minds that it should be people who have experience in the area; this work is now being done by the Department's maritime inspectors and when the Board of Maritime Safety is set up, it will be done by the Board's appointed experts.

Mr. Deniger: During your testimony, you expressed concern—and I agree with you—over the duplication and contradictory nature of certain regulations. Section 31 deals with inconsistency between the Act and regulations which apply to shippers. Do you think Section 31 is satisfactory, or would you like to see it tightened up? It reads as follows:

In the event of any inconsistency between the provisions of this Act, and the regulations... and the provisions of any other Act of the Parliament of Canada or any orders, rules or regulations made pursuant thereto, the provisions of this Act and the regulations prevail to the extent of the inconsistency.

The Chairman: Mr. Brisset.

Mr. Brisset: That is a very difficult question.

Mr. Deniger: Pretend that you are a lawyer talking to another lawyer about the Law of the Sea.

[Texte]

M. Brisset: Il y a à l'heure actuelle des règlements qui existent concernant les normes de construction, d'équipement des navires, etc., qui ont été bien pensées. On ne voudrait pas avoir d'autres règlements passés en vertu de cette Loi, et je pose un cas hypothétique, par des gens qui n'ont pas la grande compétence des employés actuels de la garde côtière. Nous voilà en face de deux règlements qui se contredisent, l'un fait en vertu de cette Loi par des gens qui n'ont pas l'expérience que les autres ont.

M. Deniger: Croyez-vous que lorsque viendra le temps de préparer d'établir la réglementation de ce projet de loi, il y aurait lieu de la diviser par mode?

M. Brisset: Il n'y a aucun doute.

M. Deniger: J'aurais une question sur un autre sujet, encore sur la Loi, monsieur le président, si vous le permettez. Il s'agit des questions concernant la solvabilité et plus particulièrement l'article 19 du projet de loi. Avant que vous déposiez votre mémoire, je n'avais pas prévu les problèmes qui se posent concernant la solvabilité et je me réfère plus particulièrement aux pages 17 et suivantes de votre bref, là où vous faites des commentaires sur l'article 19.

On sait qu'actuellement, les bateaux battent souvent pavillon de pays qui ne sont pas réglementés. Par exemple, ils battent pavillon libérien ou panaméen. Est-ce qu'il est possible de savoir souvent qui est le propriétaire et d'avoir une réglementation qui pourrait s'appliquer à ce genre de navires? Là, je parle seulement de la solvabilité.

Souvent, monsieur Brisset, comme vous le savez, lorsqu'il y a un accident maritime, la première question qu'on se pose est: qui est le propriétaire du navire? La première chose que l'on sait, c'est que c'est une société d'une autre société d'une autre société. Ne voyez-vous pas justement une difficulté d'application de l'article 19, de sa réglementation, à ces navires?

• (1635)

M. Brisset: En pratique, je ne pense pas qu'il y ait raison de s'inquiéter. Les assureurs des navires, et il n'y a pas de navires qui naviguent sans être assurés, sont des assureurs de réputation mondiale et ce n'est pas dans leur intérêt d'éviter de se soustraire à leurs obligations en vertu de leur police d'assurance. Et je ne connais pas d'accident au Canada où une telle chose serait arrivée.

M. Deniger: Qu'est-ce que vous entendez à ce moment-là, lorsque vous dites à la page 17, j'ai votre texte anglais devant moi, vous dites:

We foresee considerable administrative problems in the enforcement of this provision. Est-ce que vous vous limitez seulement aux quelques lignes ou à tout l'article en entier?

M. Brisset: C'est surtout en ce qui regarde la nomination de l'agent.

M. Deniger: De l'agent.

M. Brisset: Une nomination que, comme je l'ai dit plus tôt, ceux qui remplissent la fonction d'agent de navire ici au pays ne seront pas prêts à accepter.

[Traduction]

Mr. Brisset: We do have well-thought-out regulations concerning building and equipment standards vessels, etc. We would not like to see other regulations passed under this Act—and I will give you a hypothetical example—by people who are not as qualified as present Coast Guard staff. We would then be faced with two sets of contradictory regulations, one of which would have been drafted under this Act by people with less experience than the others.

Mr. Deniger: Do you think that, when the time comes to draft the regulations for the proposed Act, a distinction should be made between different means of transportation?

Mr. Brisset: Without a doubt.

Mr. Deniger: With your permission, Mr. Chairman, I have another question regarding the Act. It deals with financial responsibility, and particularly with Section 19 of the bill. Before you tabled your brief, I had not considered the problems related to financial responsibility, and I would refer you to page 13 of the brief, where you deal with that particular section.

We know that many vessels fly the flags of countries that have no regulations, such as Liberia or Panama. Is it possible to find out who owns these vessels and enforce regulations that might apply to them? I am referring only to financial responsibility.

As you know, Mr. Brisset, often the first question that is asked when an accident occurs at sea is: who owns the vessel? You soon discover that it belongs to a corporation that belongs to another corporation that belongs to another corporation. Do you not think the enforcement of Section 19 and its regulations for these vessels will cause problems?

Mr. Brisset: Practically speaking, I do not think there is any cause for concern. Ships insurers, and no vessel sails without insurance, have a world-wide reputation and it is not in their interest to renege on their responsibilities under insurance policies. I do not know of any accidents in Canada where that happened.

Mr. Deniger: What do you mean, then, when you make the following statement on page 22 of your brief:

Nous prévoyons que l'application de cette disposition posera d'énormes problèmes administratifs. Does this apply to only a few lines or to the entire section?

Mr. Brisset: It applies mainly to the appointment of an agent.

Mr. Deniger: Of an agent.

Mr. Brisset: As I said earlier, those who now act as ship's agents will not be prepared to accept this kind of appointment.

[Text]

En ce qui regarde la preuve de la responsabilité financière, en pratique, ceci est fourni par les assureurs du navire, par exemple dans le cadre de la convention sur la responsabilité pour pollution par les hydrocarbures. Et là c'est tout un système international qui a été adopté par tous les pays qui ont accédé à cette convention et cela marche bien. Justement parce qu'il y a un consensus international et ce pourquoi cela ne marche pas au Canada, c'est que le Canada n'est pas partie à cette convention internationale et c'est pourquoi on n'a jamais pu mettre en vigueur les articles de la Fédération maritime du Canada qui exigent . . .

Mr. Deniger: Est-ce que les Russes sont partie a cette convention?

M. Brisset: Oui.

M. Deniger: Oui, Merci.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Mr. Benjamin, we are back to you, sir.

Mr. Benjamin: I think I have asked all the questions I wanted to ask to clarify what is in their brief. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. That completes my list of those who have indicated their desire to question the witnesses and, therefore, I would like to take the opportunity on behalf of all members of the . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: . . . just in fairness to the committee members, I think the fact that we have not really pounced upon their brief in an aggressive fashion is certainly not an indication that the brief is not a good one. I think the issues that have been presented clearly give us cause to raise a number of questions with the officials when they come here, because I think what has been indicated in the submission here would give us the opportunity to seek the clarification that has been outlined in many of the sections of the brief that you have presented. So, from that standpoint, Mr. Chairman, I think the brief has been excellent, from the standpoint of working at this piece of legislation and trying to make it the most effective bill possible. And certainly, from our point of view, I want to thank the members of the Shipping Federation for putting the time and effort into it. I think it will certainly aid us in clarifying a number of the issues, and we hope we will be able to clarify many of the issues that you have raised in your brief when we have that opportunity to do so before the minister and the officials of the department.

• 1640

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On that same point, Mr. Chairman, in my usual quiet, mild, diplomatic manner I did not pounce on the brief either. I think the federation is to be commended for all the work they put into it, except that I must say, of the five points here I have listed we agree with them on one and disagree on the other four. However, I add my compliments to

[Translation]

As for proof of financial responsibility, this is provided, in practice, by the ship's insurers, as is done, for example, under the Convention on Responsibility for Hydrocarbon Pollution. An international system was adopted by all countries who signed the Convention and it works very well. It works because there is an international consensus, but it does not work in Canada because Canada did not sign the convention, which is why we were never able to implement Shipping Federation of Canada provisions which require . . .

Mr. Deniger: Did the Russians sign the convention?

Mr. Brisset: Yes.

Mr. Deniger: Yes. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Monsieur Benjamin, la parole est encore à vous.

M. Benjamin: Je pense avoir posé toutes les questions que je voulais pour obtenir des éclaircissements sur le mémoire. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Voilà pour ceux qui avaient des questions. Au nom des membres du Comité, je voudrais . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président . . .

Le président: Oui, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: . . . pour être juste envers les membres du Comité, il faudrait peut-être préciser que, si nous n'avons pas démolì davantage le mémoire, ce n'est pas parce qu'il n'est pas bien fait. Grâce aux observations faites dans le mémoire, nous aurons de nombreuses questions à poser aux fonctionnaires lorsqu'ils comparaitront et nous demanderons les précisions que vous jugez nécessaires. Sur ce plan-là, monsieur le président, le mémoire est excellent, car il nous aidera à rédiger le meilleur bill possible. Au nom des membres du Comité, je tiens à remercier les membres de la Fédération maritime du Canada du temps et de l'effort qu'ils y ont consacrés. Le mémoire nous aidera certainement à éclaircir de nombreuses questions, dont celles que vous avez soulevées, lorsque nous aurons comme témoins le ministre et les fonctionnaires du ministère.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Diplomate comme je suis, monsieur le président, je n'ai pas, moi non plus, attaqué le mémoire. Mais il y a lieu de féliciter la Fédération de l'effort qu'elle y a consacré. Je dois dire, cependant, que, des cinq points que j'ai notés, nous sommes d'accord sur un et nous nous opposons aux quatre autres. Quoi qu'il en soit, je les félicite de l'effort qu'ils ont mis

[*Texte*]

them for the work that they put into this, and yes, we do have some more useful things to raise with the minister and his officials.

Mr. Deniger: If I may add, Mr. Chairman, we agree that the brief was extremely well written, because it focused our attention on problems that we had not yet seen and studied on this bill. Indeed, when the officials do come back there will be a lot of substance to the questions that we will be asking and I hope that the officials will be as ready as they normally are.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

I think it points up the value of our holding public hearings on a bill such as this and having before us witnesses who are intimately involved in the activities of which this bill is the subject.

I want to thank on behalf of all members the witnesses from the Shipping Federation of Canada for coming here today, sharing their knowledge and experience with us and giving us the benefit of their explanation of the various points they have highlighted in the bill.

Thank you very much, gentlemen. If there is no further business the meeting is adjourned till June 25 in room 209, West Block, when we shall meet The Canadian Manufacturers' Association, also on Bill C-18. Thank you very much.

[*Traduction*]

à préparer le mémoire, qui nous sera bien utile au moment d'interroger le ministre et les fonctionnaires.

M. Deniger: Je voudrais ajouter, monsieur le président, que le mémoire est extrêmement bien fait, car il porte à notre attention des problèmes que nous n'avions pas soupçonnés ou étudiés. Nos questions seront d'autant plus pertinentes et j'espère que les fonctionnaires seront aussi bien renseignés que d'habitude.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Tout cela démontre bien l'utilité de tenir des audiences publiques sur un bill de ce genre et d'y inviter des témoins qui connaissent bien le domaine touché par le bill.

Au nom des membres du Comité, je remercie les représentants de la Fédération maritime du Canada d'avoir comparu aujourd'hui, d'avoir partagé avec nous leurs connaissances et leurs expériences et de nous avoir donné leur interprétation de certains aspects du bill.

Messieurs, je vous remercie. Si vous n'avez plus de questions à soulever, la séance est levée jusqu'au 25 juin, à la pièce 209 de l'édifice de l'ouest; nous aurons comme témoins des représentants de l'association des manufacturiers canadiens, toujours au sujet du Bill C-18. Merci beaucoup.

APPENDIX "TRPT-2"

BILL C-18

"An Act to Promote Public Safety in the
Transportation of Dangerous Goods".

BRIEF OF THE SHIPPING FEDERATION OF
CANADA TO THE STANDING COMMITTEE OF
THE HOUSE OF COMMONS ON TRANSPORT

BRIEF OF THE SHIPPING FEDERATION OF CANADA TO
THE STANDING COMMITTEE OF THE HOUSE OF COMMONS
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS ON BILL C-18,
"An Act to Promote Public Safety in the Trans-
portation of Dangerous Goods".

S U M M A R Y

The membership of The Shipping Federation of Canada is composed of or represents the near totality of the operators of the ships engaged in Canada's overseas import and export trade from or to ports in eastern Canada and the Arctic as well as ports on the St. Lawrence and the Great Lakes; some of its members also operate coastal services in eastern Canada and in the Arctic.

Those in the shipping industry affected by this legislation will be:

1. Primarily the operators of the ships which carry Canada's export and import trade moving overseas or cargoes moving in Canada's coasting and inland trades.
2. The stevedores and terminal operators as well as the steamship agents who will handle the goods at the port of loading or discharge and whose operations will include the following:
 - (a) In the case of outbound movements:
 - i) receiving the goods from the inland carrier for shipment on the carrying vessel;
 - ii) storing them in their sheds or terminals before shipment;
 - iii) loading them and stowing them on board the carrying vessel.

(b) In the case of inbound movements:

- i) discharging the goods from the carrying vessel;
- ii) placing and storing them in their sheds or terminals;
- iii) delivering them to the inland carrier for on-carriage or to the consignee himself.

R E P R E S E N T A T I O N S

The Bill should allow the Minister of Transport to authorize the Canadian Coast Guard and the Board of Steamship Inspection to continue performing the functions which they are presently discharging under the Canada Shipping Act until at least such time as the Board of Marine Safety is established under the Maritime Code. They have already been entrusted with the enforcement of the regulations prescribed with respect to the transportation of dangerous goods by ship which have been in force in Canada for many years and which have recently been revised taking into account international Conventions on the subject as applying to international trade by sea as well as Canadian circumstances. The revised regulations will soon come into force.

Those engaged in the transportation by water of dangerous goods should be entitled to invoke the right to limit their liability on claims made against them for costs and expenses incurred by the Government in respect of the taking of remedial or emergency measures under this Bill as they are entitled to do so under Part XX of the Canada Shipping Act and the Arctic Waters Pollution Prevention Act.

It would not be in the interest of Canada to depart from the spirit and intent of international Conventions, if acceded to by most of the countries involved in international trade by sea, particularly on such a technical subject as the carriage of dangerous goods by sea.

The obligation of those involved in the transportation of dangerous goods by ships to provide evidence of financial responsibility should be clarified and more particularly with respect to the extent and amount of the security required and in fact should be linked to the limits of liability of the parties concerned.

The appointment of agents for the purpose of the Act by the foreign owners of ships transporting dangerous goods into or from Canada will create administrative problems which should be looked into. The vessel's agent should not be confused with the agent to be appointed by the shipowner for the purposes of the Act. When such appointment must be made and when the responsibility of the agent will terminate are questions to be clarified.

Who will be the inspectors designated under the Bill? Will they come under the authority of the proposed Board of Marine Safety? These questions need to be clarified.

All existing legislation and regulations and proposed legislation covering the marine mode of transport as well as the proposed regulations to be prescribed in pursuance of the Bill should be reviewed in order to ensure that they all dovetail and that there is no inconsistency and no overlapping.

BRIEF OF THE SHIPPING FEDERATION OF CANADA TO
THE STANDING COMMITTEE OF THE HOUSE OF COMMONS
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS ON BILL C-18,
"An Act to Promote Public Safety in the Trans-
portation of Dangerous Goods".

The Shipping Federation of Canada, La Fédération Maritime du Canada, was incorporated in 1903 by Act of Parliament (3 Ed. VII Chap. 190) as an association formed to "amalgamate and federate, as members thereof, shipowners and shipping agents and such other persons, firms and corporations, as are from time to time interested in the shipping trade of Canada".

In fact, its membership is composed of or represents the near totality of the operators of the ships engaged in Canada's overseas trade from or to ports in Eastern Canada and the Arctic as well as ports on the St. Lawrence and the Great Lakes; some of its members also operate coastal services in Eastern Canada and in the Arctic. The ships operated by the members of the Federation or for whose owners they act as agents, carry most of Canada's import and export trade moving from or to the ports of the regions hereinabove mentioned to and from ports overseas. A list of the current membership of the Federation and of the lines which its members operate or represent is hereto appended as Appendix "A".

The immediate predecessor to this Bill, namely Bill C-25, was in its original form all-encompassing; its intention was to regulate in order to promote public

safety, the handling and transporting in Canada by land, water or air of dangerous goods and, when carried by ship as the means of transport, whether they be so carried in bulk or in individual containers, or as individual packages, and whether such packages were themselves placed in containers or not.

Following representations made by the Federation and no doubt by other interested parties, the present Bill now exempts from its application any transporting of dangerous goods in bulk in ships or vessels that is governed by or under the Canada Shipping Act (S3 ss. 5&6), "in bulk" meaning "confined only by the permanent structures of a ship or vessel, without intermediate containment or packaging".

In its submissions, the present Brief will limit itself to the marine mode of transport and, after indicating who in the shipping industry will be affected by the proposed legislation, the Brief will bring to the attention of the Committee the areas which are still of particular concern to the shipping industry itself and to those who serve such industry by providing to it the required shore services. It will indicate in particular the areas which may require clarification and the reasons why such clarification is needed.

Those affected by this legislation when dangerous goods are transported by ships in Canada and are, of necessity, handled before loading or after discharge from the carrying vessels will be:

1. Primarily the operators of the ships which carry Canada's export and import trade moving overseas or cargoes moving in Canada's coasting and inland trades.
2. The stevedores and terminal operators as well as the steamship agents who will handle the goods at the port of loading or discharge and whose operations will include the following:
 - (a) In the case of outbound movements:
 - i) receiving the goods from the inland carrier for shipment on the carrying vessel;
 - ii) storing them in their sheds or terminals before shipment;
 - iii) loading them and stowing them on board the carrying vessel.
 - (b) In the case of inbound movements:
 - i) discharging the goods from the carrying vessel;
 - ii) placing and storing them in their sheds or terminals;
 - iii) delivering them to the inland carrier for on-carriage or to the consignee himself.

In the case of coastal or inland services where both terminus a quo and the terminus ad quem of the goods moving by ship, but not carried in bulk, are within Canada, the operators of these ships will be regulated of course during the entire movement by water as well as at both ends of the movement.

As regards cargoes of dangerous goods to be carried in bulk by ships, even though the carrier himself may be exempt from the application of the Act, it is not too clear whether the stevedores and terminal operators will be similarly exempted from such application in so far as the shore side of their operations is concerned and, if so, to what extent. We assume, for instance, that the stowing of the dangerous cargoes to be carried in bulk as subject to Regulations prescribed under the Canada Shipping Act will be governed by such Regulations rather than by those prescribed under the present Bill. Where the dividing line should be as between the application of the regulations prescribed under this Bill and those prescribed under the Canada Shipping Act should perhaps be made clearer when the dangerous goods are transported by ship.

Under Section 4 of Bill C-18, those listed above in the performance of their operations will be obligated to ensure that:

- (a) All applicable prescribed safety procedures are complied with;
- (b) All containers, packaging and means of transport, in this case the carrying vessels, comply with all prescribed safety standards and that the containers and packaging display all prescribed safety marks applicable thereto;
- (c) All applicable shipping documents certify that at the time of such certification, all applicable prescribed safety marks, safety procedures and safety standards have been complied with;

When the dangerous goods are carried by ship rather than by truck or rail, it is not the ship but only the containers and the packaging which must display the prescribed safety marks and we do not envisage how the shipping documents which we assume will emanate from the shipper can certify that the carrying vessel complies with the prescribed safety standards.

Under Section 2 of the Bill, "safety standards" are defined as "standards regulating the design, construction, functioning or performance of... means of transport used in the... transporting of dangerous goods".

In the case of vessels other than vessels carrying dangerous goods in bulk, safety standards therefore include standards regulating the design, construction, functioning or performance of such vessels whether they be container vessels or package freighters since they are the means of transport of the dangerous goods shipped from overseas to Canada or vice-versa or in the coasting trade of Canada. Indeed in Section 21, ss.(k), the Governor in Council is authorized to make regulations prescribing safety standards for all means of transport including vessels; furthermore, under Section 31, it is provided that in the event of any inconsistency between the provisions of this Act and the regulations relating to the handling or transporting of dangerous goods and the provisions of any other Act of Parliament of Canada or any orders, rules or regulations made pursuant thereto, the provisions of this Act and the regulations prevail to the extent of the inconsistency".

As the Committee well knows, under the powers given by the Canada Shipping Act (Sections 366 to 449 incl.) to the Governor in Council, a steamship inspection service has been created for the purpose of ensuring that not only Canadian ships but also ships of foreign registry calling at Canadian ports or proceeding through Canadian waters do meet specific standards as to construction, equipment, manning, etc... (Loadline, Radio, Safety Convention, etc...).

Under the Arctic Waters Pollution Prevention Act (1970 R.S.C. Chap. 2, 1st. Supp.) very elaborate and exacting regulations have been prescribed regarding the construction, equipment and manning of ships proceeding in the various Zones of the Canadian Arctic waters above the 60th Parallel. (Cf. Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations P.C. 1972-2443, 5th October, 1972 and amendments thereto.)

Enforcement of the above regulations presently comes under the jurisdiction of the Canadian Coast Guard and both the Coast Guard and the inspectors of Canada's Steamship Inspection Service have discharged their functions most ably and effectively.

On the other hand, under Section 13 of Bill C-18, the Governor in Council is given power to appoint inspectors for purposes of the Act and under Section 21, ss.(m), to prescribe their qualifications etc... The question which comes to one's mind is whether it is the intention to create an independent and special service of inspection in respect of ships transporting dangerous goods otherwise than in bulk to ensure that as regards design, construction and equipment, such ships meet the standards prescribed under the Canada Shipping Act or the Arctic Waters Pollution

Prevention Act or any standards to be prescribed under the proposed legislation?

Under Section 6 of Bill C-17, which had first reading on November 9th, 1978 but which was not proceeded with, it was provided that "the Minister of Transport may enter into an agreement with any department, branch or agency of the Government of Canada... respecting the sharing of responsibility for the enforcement of prescribed safety marks, safety procedures and safety standards, the inspection of... means of transport etc... necessary for or incidental to the implementation of this Act". This provision is not included in the present Bill.

We respectfully suggest that there should be a provision in Bill C-18 which would allow the Minister of Transport to authorize the Canadian Coast Guard and the Board of Steamship Inspection to continue performing the functions which they are presently discharging under the Canada Shipping Act until at least such time as the Board of Marine Safety, of which more will be said later, is established under the Maritime Code. This is of particular importance since in the case of the transportation of dangerous goods by ship, power has already been given to the Governor in Council, under Sections 450 & 451 of the Canada Shipping Act to regulate such transportation in Canada and the Canadian Coast Guard has been entrusted with the enforcement of the Regulations already prescribed and which have been in force in Canada for many years.

Such Regulations have recently been revised in detail taking into account International Conventions on the subject as applying to international trade by sea

as well as to Canadian circumstances. These Regulations have for title "Regulations respecting the Packing, Stowing, Carrying, Marking and Inspection of Dangerous Goods on Ships" and we understand that they will soon come into force. They will incorporate by reference most of the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code published by IMCO. As far as the marine mode is concerned, it seems to us that full advantage should be taken of the work already done in the Ministry of Transport and that the Coast Guard should be left in charge of the enforcement of these Regulations.

It is quite true that under Bill C-18, the enforcement of the Act and Regulations will be entrusted to the Minister of Transport but it is not clear whether what has already been done or prescribed or is to be shortly prescribed under other legislation in respect of the carriage of dangerous goods by ships will remain or is intended to remain in place. Furthermore, it is quite clear from the generality of the words used in the schedule where dangerous goods are listed as coming within the purview of the Act that not only dangerous goods susceptible of causing explosions, fires, but also other dangers to human life, like the release of poisonous gases and corrosive substances, are intended to be covered but also substances which are pollutants in circumstances where their escape will cause pollution of the environment, in the case of vessels, of the waters where the escape or spill will take place.

It is true that pollutants can also under certain circumstances be considered as dangerous goods where, in the case of an accident, they could cause an explosion,

a fire or other dangers to human life but, under other circumstances, the damage which their discharge, emission or escape will cause will only be as pollutants.

As far as pollutants are concerned, there are already two legislations intended to regulate their carriage by water and we refer, of course, to Part XX of the Canada Shipping Act and the Arctic Waters Pollution Prevention Act. Is it the intention that as pollutants only, the substances carried on board vessels which would fall within the list of dangerous goods contained in the schedule to Bill C-18 would be governed by the provisions of the Canada Shipping Act and the Arctic Waters Pollution Prevention Act when carried by water, whereas, as dangerous goods not carried in bulk, they would be covered by the provisions of Bill C-18, or will in all cases the provisions of Bill C-18 and the regulations prescribed thereunder prevail over the other Acts and the regulations which may have been prescribed under such Acts? This question become important when one comes to consider the following provisions of Bill C-18.

Sections 13 & 14 - Inspectors and Analysts.

Reference should be had to the Position Paper issued by the Canadian Coast Guard (Maritime Code Development) proposing the establishment of a Board of Marine Safety to replace the Board of Steamship Inspection constituted by the Governor in Council under Part VIII of the Canada Shipping Act (S.366 to 378); a copy is appended as Appendix "B". The required legislation to establish such Board is to form part of Book I of the Maritime Code as Division C. The Board will be

composed of marine surveyors entrusted with the carrying out of the Board's duties and responsibilities which would include amongst other:

- (1) General overview of issues involving ship safety in general in respect of equipment, hull, machinery and related to seaworthiness, stability, suitability, navigation and prevention of pollution.
- (2) The making of rules and regulations and the issuance of codes in respect of the above issues.
- (3) The appointment of surveyors and enforcement officers entrusted with the surveys and inspections required to ensure compliance with the rules and regulations.

Reference should also be had to the Discussion Paper issued last year by the Coast Guard (Maritime Code Development) on proposals for Book IV of the Code, a copy of which is appended with a copy of the foot-notes as Appendix "C". It appears quite possible that the marine surveyors appointed by the Board will be given authority to enforce the regulations prescribed under the Transportation of Dangerous Goods Act in so far at least as such regulations relate to the transportation of dangerous goods by ship. Will they be the ones designated as inspectors and analysts for the purpose of Bill C-18?

It should also be kept in mind that in the ports of Montreal and Quebec the stowage of dangerous goods loaded on board ships is subject to the inspection

and supervision of the Port Wardens; in the case of inbound movements, cargoes of dangerous goods are also subject to the inspection by the Port Wardens when damaged.

Finally, will the Pollution Prevention Officers appointed under Part XX of the Canada Shipping Act and the Arctic Waters Pollution Prevention Act, when the cargoes transported by ships are pollutants which also fall within the list of substances contained in the schedule to Bill C-18, be the same as the inspectors appointed under Section 13 of Bill C-18 and/or the marine surveyors designated as enforcement officers by the Board of Marine Safety when established?

Section 18 - Recovery of Costs and Expenses.

This section deals with the recovery by Government of costs and expenses of and incidental to the taking of remedial measures to prevent an accident in case of non-compliance through fault or negligence (S.14 ss.3), or of emergency measures in case of the discharge, emission or escape of dangerous goods resulting also from non-compliance through fault or negligence. (S.17 (1)).

Under ss.(2), the liability of the person from whom recovery is sought is based on fault or negligence although the burden of proof is reversed, in other words, the burden is on the party proceeded against to establish on balance of probabilities, compliance with the Act and regulations, otherwise he is presumed to have been negligent and, therefore, liable.

In the case of ships carrying or offering to carry dangerous goods, we construe these provisions of the Act as contemplating the following:

1. If there has been no discharge, emission or escape of the dangerous goods carried or intended to be carried, otherwise than in bulk, but the Government inspector is satisfied that there was non-compliance with the Act or Regulations, the costs of the measures taken by the inspector in the exercise of the powers given to him under S.14 ss.3 will be borne by the persons whose fault or negligence caused the non-compliance.

2. If there has been a discharge, emission or escape of the dangerous goods, the position appears to be much more complex, as can be seen from the following:

(a) Let us assume first that the discharge etc.. of one of the substances listed in the Schedule to the Act occurs in Canadian waters below the 60th Parallel. Incidentally, one would think that all substances listed in the Pollutant Substances Regulations prescribed under Part XX of the Canada Shipping Act (P.C. 1973-479, 27th of February, 1973 - Appendix "D") would come within the list of substances contained in the Schedule to Bill C-18;

i) If the substance was carried in bulk, then under Section 734 of Part XX of the Canada Shipping Act, the owner or operator of the vessel carrying it will be responsible for

the costs and expenses of, or incidental to, the taking of any action authorized by the Governor in Council to repair or remedy any condition that resulted from the discharge of the substance and for all actual loss or damage incurred by Her Majesty in right of Canada or of a Province or by any other person resulting from such discharge. This liability is a strict one, not based on negligence, the only defences available being act of war, hostilities, civil war, insurrection or act of God, the action of a terrorist or saboteur or the negligence or wrongful act or omission of a Government in the installation or maintenance of navigational aids. The owner or operator of the carrying vessel would, however, be entitled to limit his liability to an amount calculated in relation to the tonnage of the carrying vessel, namely 2,000 Gold Francs per ton up to a maximum of 210 million Gold Francs. (Cf. Section 735)

- ii) If the substance was not carried in bulk, then the provisions of the present Bill will apply and liability will only ensue if there has been fault or negligence on the part of the carrier for non-compliance with the Act or regulations. There is, however, no provision in the Bill which would permit the operator of the carrying vessel to limit his liability; the operator of this vessel would, therefore, appear to be in a less

favourable position than the operator of a vessel carrying the dangerous goods in bulk, keeping in mind that limitation of liability is a most important factor in the underwriting of the insurance on the risk and consequentially on the providing of evidence of financial responsibility.

- (b) Let us assume now that the discharge, emission or escape has occurred in a zone of the Arctic waters above the 60th Parallel, the liability of the owner or operator of the vessel carrying the dangerous goods or waste and the owner of such substance, under Section 6 of the Arctic Waters Pollution Prevention Act, and whether it is carried in bulk or not, would be absolute; not even the defences allowed to him under Part XX of the Canada Shipping Act would be available. The owner or operator of the vessel carrying the substance and the owner of the substance would, however, be also entitled to limit their liability in the same way and for the same amount as they would be entitled to limit under Part XX of the Canada Shipping Act if the substance had been carried in bulk. (Cf. Arctic Waters Pollution Prevention Regulations P.C. 1972 - 1525, 11th July, 1972.)

Ss. (8) of Section 18, however, provides "this section does not apply in any case where a person who otherwise would be liable to proceedings thereunder is liable to proceedings by or on behalf of Her Majesty in right of Canada for the recovery of costs and

expenses in respect of the same occurrence pursuant to any Act of the Parliament of Canada other than this Act".

It would appear that, in the illustrations given, the recovery from the carrying vessel will be governed by the provisions of Part XX of the Canada Shipping Act or those of the Arctic Waters Pollution Prevention Act, as the case might be, and no doubt the Minister of Transport as the Minister responsible for the introduction in the House of the present Bill will so confirm, but the question is whether it is also the intention of this legislation to preserve the right of the carrying vessel to limit liability as provided in the other Acts.

Bill C-17, one of the predecessors to this Bill, did incorporate a provision in Section 14 ss. (4) reading as follows:

"Notwithstanding anything in this section, where a person civilly liable under this section is or would be civilly liable to Her Majesty in right of Canada in respect of the same occurrence under any other Act of the Parliament of Canada and where his liability under the other Act is limited in amount, his liability under this section is subject to the same limitation in amount or, if there is more than one such limitation, to the highest of those limitations".

We respectfully submit that there should be a provision incorporated in Bill C-18 making it clear that the right of the carrier to limit is preserved.

Furthermore, the International Maritime Consultative Organisation (IMCO) is at present working on the draft articles for a "Convention on Liability and Compensation in connection with the Carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea"*in respect of which Canada will soon have to declare its position. It may not be inopportune to suggest that in respect of its international trade moving by sea, it might be in the interest of Canada not to depart from the spirit and intent of any International Convention, if acceded to by most of the countries involved in international trade by sea, particularly on such a technical subject as the transportation of dangerous goods by sea. May we also draw the attention of your Committee to the fact that Canada has already adopted most of the provisions of the IMCO Code relating to such carriage in the proposed regulations referred to earlier in this Brief and perhaps the marine mode, as a means of transport at least in the international trade of Canada, should be exempted from the application of the present legislation as regards the operation of transporting dangerous goods which operations will remain governed by the legislation and regulations already in place or to be adopted.

The attention of the Committee is also drawn to the possibility of a conflict between Section 18 ss. (8) quoted above and Section 31 which reads:

"In the event of any inconsistency between the provisions of this Act and the regulations relating to the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods and

* It recognizes the right of the carrier and shipper to limit liability.

the provisions of any other Act of the Parliament of Canada or any orders, rules or regulations made pursuant thereto, the provisions of this Act and the regulations prevail to the extent of the inconsistency."

Our reading of section 31 leaves us under the impression that other regulations will be prescribed under Bill C-18 which will cover all aspects of the handling and transporting of dangerous goods by all means of transport including the marine mode, which regulations will prevail over those already in place to the extent that they are incompatible; the danger to be avoided is to have so many regulations to be considered covering the same subject, and more particularly the carriage of dangerous goods in ships, that eventually a state of confusion is created which is not likely to foster safety but only make the transportation by sea of Canada's export and import trade more costly and create administrative problems difficult to overcome. It is, therefore, important that in the drafting of Bill C-18 in its final form, account be taken of other legislation particularly applying to the marine mode of transport to ensure that there is no overlap or inconsistency but rather a clear expression of the objectives to be attained and of the means to be used for that purpose.

Section 19 - Financial Responsibility
Ss. (1) - Evidence of Financial Responsibility

What is of concern to the industry is that under this subsection, any person engaged in the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods by water must, if required by the Minister, provide evidence of financial responsibility in the form of insurance or of an indemnity bond. Therefore, in the case of vessels transporting dangerous goods to and from Canadian ports, this obligation will fall to be discharged by:

- (a) the owner or operator of the carrying vessel (or his agent in Canada if he is a foreigner) (Cf. ss.(2));
- (b) the stevedore or terminal operator who will load, discharge or store the goods;
- (c) the vessel's agent, should he store the goods in a shed occupied by him either as owner or lessee.

Ships, as your Committee well knows, are operated under many types and complex forms of contracts of affreightment; the contract can be a demise charter under which the charterer takes over the management and control of the vessel, a time charter under which the charterer is usually called upon to load, stow and discharge the cargo, responsibility for the navigation of the vessel remaining with the owner, a voyage charter under which the voyage charterer may or may not undertake to load and discharge the cargo. Not only the owner of

the vessel but also the charterer and more particularly the time charterer can be said to be persons engaged in transporting dangerous goods when they are to be carried on vessels.

As regards the carrying vessel, the question which requires clarification is whether the intention of the legislator is to require evidence of financial responsibility solely from the owner or bareboat charterer of the vessel irrespective of the nature of the contract or contracts of affreightment which may have been entered into in respect of the operation of the vessel as the carrying vessel, or in respect of the eventual carriage of the dangerous goods by the vessel whether it be under a time charter, a sub-time charter, a voyage charter, a booking note or a bill of lading or whether the Minister will look to the charterer to provide such evidence, or to some other persons.

There are provisions contained in Part XX of the Canada Shipping Act and in the Arctic Waters Pollution Prevention Act requiring shipowners to provide evidence of financial responsibility but they are not enforced except as regards oil carried in bulk as cargo in excess of 2,000 tons in the waters of the Canadian Arctic, but in such cases it is only required to the extent of an amount equivalent to the limits of liability of the owner of the vessel.

Undoubtedly, the owners of vessels engaged in international trade are insured but, from an underwriting point of view, the benefit of limitation is of extreme importance whereas, as regards shore operations, it is essential for the stevedores, the terminal operators,

the ship's agents to know what will be the maximum amount of the insurance which they will be called upon to carry in order to satisfy the requirements of the Minister. Will it be P. & I. insurance in the case of the carrying vessels, and in the case of the stevedores, terminal operators and ship's agents, general liability insurance or specific insurance in respect of each instance dangerous goods are handled? If the carrying vessel is permitted to limit, will the stevedores, the terminal operators and the ship's agents be given the same privileges?

The shipping industry at this stage can only express the hope that there will be extensive consultations between its representatives and the Minister before regulations are prescribed with respect to the furnishing of evidence of financial responsibility.

Section 19 Ss. (2) - Appointment of Agent.

If the owner of the ship carrying dangerous goods otherwise than in bulk, to or from Canada, or through Canadian waters, who is required under ss.(1) to provide evidence of financial responsibility, is not a resident of Canada, he may be required to file with the Minister, the name of the person or corporation in Canada who shall be his agent in Canada and who shall then be deemed to be the transporter of the goods for the purposes of the Act. The consequences which, we assume, will flow from such an appointment will be the following:

- (a) The obligation to provide evidence of financial responsibility will become that of such agent to the same extent and for the same amount as the owner would have been obligated to do under ss. (1).
- (b) The agent will have to assume the liabilities which under the Act would otherwise fall on the owner and resulting from an incident or an accident where there was non-compliance with the Act or regulations. Under Section 18, these would include the costs and expenses of remedial or emergency measures incurred by the Government as well as the damages sustained by third parties. It would seem that the agent would be denied the benefit of limitation of liability which otherwise might have been open to the owner under Part XX of the Canada Shipping Act or to both the owner of the ship and the owner of the dangerous substances under the Arctic Waters Pollution Prevention Act because, under both legislations, the privilege of limiting is only afforded to the owner or bareboat charterer of the carrying vessel. It is doubtful also whether the agent could invoke the benefit of limitation contemplated under section 647 and fol. of the Canada Shipping Act, at least in respect of the costs and expenses incurred by the Government.

- (c) The agent will be subject to prosecution under the Act for offenses consisting in contraventions to the Act and regulations and liable to fines and/or imprisonment (Sections 6, 9 & 10). In the case of a corporation appointed as an agent, its directors would be similarly liable in the circumstances mentioned in Section 11. To invoke the exculpatory clause contained in Section 8, it would seem that the agent would have to participate on his behalf at the foreign ports from where the dangerous goods originated in the measures required to be taken to comply with the Act and the regulations for, if he did not, how could it be said that, even on balance of probabilities, he took reasonable measures to ensure that there was compliance.

Ships' agents who are members of The Shipping Federation of Canada may act solely as hasbanding agents for a ship calling in our ports in which case for a fee they will attend to the needs of the ship, arranging for the procurement of bunkers, stores, tugs, pilots and the appointment of stevedores and the clearance of the ship for the Seaway if she is to proceed in the system, etc... or they may act as cargo booking agents combining the duties of the husbanding agent and the cargo booking agent and generally representing the owner for the purpose of the shipping service which he operates to and from Canada.

It is extremely doubtful whether these ships' agents will want to accept an appointment as agent of the owner for the purposes of this Act as this function will be outside the scope of their normal operations,

especially where the dangerous goods are loaded in foreign ports and they have had no participation from Canada in the handling and transportation of such goods, the more so if the ship is only transiting Canadian waters, for instance, on her way from a foreign port to a U.S. port on the Great Lakes or vice-versa. The words used, particularly in the French text, seem to contemplate this possibility. Can this requirement be enforced by Canada without the acquiescence of the U.S. Government?

It is true that Section 3 ss. 3 of the Bill provides that the Act will not apply to the extent that the handling, transporting etc... of dangerous goods is exempted from such application by the regulations; we assume that what is intended is that if the quantity to be carried is relatively small, exemptions will be granted but no statement of policy has been issued in this regard and the industry has no way of knowing what it will eventually be faced with.

It should be kept in mind that at present most of Canada's export and import trade from overseas or to overseas destinations is carried in ships owned by persons not residing in Canada and, therefore, practically all ships in this trade carrying dangerous goods in excess of a certain quantity or concentration, as may be determined by regulations, will have to meet the requirement of ss. (2) of Section 19 with respect to the appointment of an agent for the foreign owner or operator.

We therefore foresee considerable administrative problems in the enforcement of this provision of the Act

as we assume that failure of a foreign owner to file the name of an agent with the Minister of Transport prior to the vessel entering Canadian waters or loading dangerous goods in our ports will render him guilty of a contravention to the Act and regulations and, since he is not residing in Canada, possibly also render the vessel liable to detention and forfeiture, even if all the requirements of the Act and regulations have been complied with in so far as they relate to the handling and transporting of the dangerous goods which are carried in his vessel.

One further question which concerns the industry is when must the owner file the name of his agent with the Minister? If the loading port is in Canada, is it when the cargo is booked if he operates the ship himself, or, if the ship is on time charter, is it when the cargo is loaded? If the loading port is in a foreign country, is it only before the ship enters Canadian waters that the requirement has to be fulfilled? When will the responsibility of the agent terminate? In the case of inbound movements will it be when the ship has discharged her dangerous cargo? In the case of outbound cargoes will it be when the ship has left Canadian waters?

What may well happen is that as a result of this exigency only a few specialized operators will be prepared to engage in the transportation of dangerous goods by sea to and from Canada and the consequences of such an eventuality are difficult to foresee. Thought, perhaps, should be given to the scheme proposed by IMCO in the draft convention to which we have referred earlier, namely to place on the shipper or receiver of the dangerous goods carried by ship, the burden of providing evidence of financial responsibility.

Section 22 - Publication of Proposed Regulation.

It would seem that a proposed regulation amended after representations from industry does not have to be published again as a proposed regulation even though when so published the amended regulation may not fully reflect the representations made. It would seem fair, we suggest, that the amended regulation be published again as a proposed regulation unless it does not significantly modify the substance or effect of the original proposed regulation.

May we remind the Committee that under the Maritime Code (26-27 Elizabeth II, Chapter 41, S. BI -13) an amended regulation need not be published as a proposed regulation only if it does not significantly modify the substance or effect of the original proposed regulation.

Section 29 Advisory Council

It is respectfully suggested that opportunities be given to the shipping industry representatives to be appointed as members of such council.

C o n c l u s i o n

In conclusion, it is respectfully submitted that in its study of Bill C-18, the Committee should make a review of all existing legislation and regulations and proposed legislation covering the marine mode of transport, namely the Maritime Code, as well as the draft of the proposed regulations to be prescribed in pursuance of Bill C-18 in order to ensure that they all dovetail and that there is no inconsistency and no overlapping; this is particularly necessary in view of the fact that except for the statements contained in Sections 3 & 31 there is no indication given in Bill C-18 of the intention to repeal any of the existing legislation and regulations, more particularly with respect to the marine mode of transport. To use the words of the Honourable Minister of Transport in his excellent speech when he moved for the Bill to be read a second time, "an accumulation of uncoordinated legislation generates untold difficulties for transporters and adversely affects the domestic and international trade of this country".

The shipping industry supports the option selected by the Government and expresses the hope that there will be the required degree of coordination between all Government Departments concerned to ensure uniformity in the areas of the regulations intended to govern the transportation of dangerous goods and the industry is happy to offer its cooperation in order to achieve this objective.

THE WHOLE RESPECTFULLY SUBMITTED.

DATED AT OTTAWA this 12th day of June, 1980.

THE SHIPPING FEDERATION OF CANADA

APPENDICE «TRPT-2»**BILL C-18**

"Loi visant à accroître la sécurité publique
en matière de transport des marchandises dangereuses".

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA FÉDÉRATION
MARITIME DU CANADA AU COMITÉ PERMANENT
DES TRANSPORTS

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA
AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES SUR LE PROJET DE LOI C-18,
"Loi visant à accroître la sécurité publique en matière
de transport des marchandises dangereuses".

R É S U M É

Les membres de la Fédération maritime du Canada représentent la quasi-totalité des exploitants de navires faisant le transport outre-mer des importations et des exportations canadiennes en partance ou à destination des ports de l'est du Canada et de l'arctique, de même que des ports situés sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs; certains de ces membres exploitent aussi des services côtiers dans l'est du Canada et dans l'Arctique.

Voici quels sont les membres de l'industrie maritime que vise la présente loi:

1. Principalement les exploitants de navires qui acheminent les importations ou les exportations canadiennes en provenance ou à destination de l'étranger ou qui transportent des cargaisons le long des côtes canadiennes ou dans les eaux internes.
2. Les arrimeurs et les exploitants de terminaux, de même que les agents des compagnies maritimes qui s'occupent de la manutention des marchandises au port de chargement ou de déchargement et dont le travail comprend:

- a) dans le cas des navires sortant du port
 - i) la réception des marchandises, apportées par les navires se déplaçant sur les eaux internes, pour être transbordées sur les navires appropriés;
 - ii) l'entreposage de ces marchandises dans des hangars ou des terminals avant leur transbordement;
 - iii) le chargement et l'arrimage à bord du navire.
- b) dans le cas des navires arrivant au port:
 - i) le déchargement des marchandises du navire;
 - ii) l'entreposage de ces marchandises dans des hangars ou des terminals;
 - iii) la livraison de ces marchandises aux navires se déplaçant sur les eaux internes ou à leur destinataire.

DOLÉANCES

Le projet de loi devrait permettre au ministre des Transports d'autoriser la garde côtière canadienne et le Bureau d'inspection des navires à vapeur à continuer d'accomplir les tâches dont ils sont actuellement chargés aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, au moins jusqu'à ce que le Conseil de la sécurité maritime (Board of Marine Safety) soit établi en vertu du Code maritime. Ils étaient déjà chargés de l'application des règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses par bateau, en vigueur au Canada depuis

de nombreuses années; mais ceux-ci ont été modifiés récemment en vue de tenir compte des conventions internationales sur le commerce international par mer de même que des circonstances particulières au Canada et entreront en vigueur sous peu.

Les compagnies qui s'adonnent au transport par eau des marchandises dangereuses devraient être autorisées à invoquer le droit de limiter leurs responsabilités lors de plaintes formulées contre elles pour les coûts et dépens encourus par le gouvernement pour prendre les mesures correctives ou d'urgence qui s'imposent aux termes de ce projet de loi, comme l'y autorise la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Il ne serait pas dans l'intérêt du Canada de s'écarter de l'esprit et de l'intention des conventions internationales, si celles-ci sont adoptées par la majorité des pays pratiquant le commerce international par mer, particulièrement pour un sujet aussi technique que le transport des marchandises dangereuses par mer.

Il faudrait préciser l'obligation, pour ceux qui s'adonnent au transport des marchandises dangereuses par bateau, de fournir une preuve de leur solvabilité, plus particulièrement, compte tenu de l'importance et du montant de la garantie exigée, solvabilité qui devrait en fait être liée à la limitation de responsabilité des parties concernées.

La nomination d'agents, aux fins de la loi, par les armateurs étrangers transportant des marchandises dangereuses à destination ou en provenance du Canada créera des problèmes administratifs qu'il faudrait

examiner. Il ne devrait pas y avoir de confusion entre l'agent du navire et l'agent que nommera le propriétaire du navire aux fins de la loi. Le moment approprié pour une telle nomination et le moment où prendront fin les responsabilités de l'agent sont des questions qui exigent des éclaircissements.

Qui seront les inspecteurs désignés aux termes de ce projet de loi? Relèveront-ils du conseil de Sécurité maritime proposé? Tout cela est à préciser.

Toute loi et tout règlement existant ainsi que toute mesure législative proposée touchant au mode de transport maritime de même que tout règlement devant être prescrit conformément au projet de loi devraient être examinés en vue de s'assurer qu'ils sont compatibles et qu'il n'existe pas entre eux de contradiction ou de chevauchement.

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA
AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES RELATIVEMENT AU PROJET DE LOI
C-18, "LOI VISANT À ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE EN
MATIÈRE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES".

La Fédération maritime du Canada, constituée en société en 1903 par une loi du Parlement (3Ed. VII Chap. 190) est une association dont le but est de "fusionner et fédérer comme membres de la Fédération, les propriétaires de navires et agents d'expédition maritime et telles autres personnes, raisons sociales et corporations qui à toute époque peuvent être intéressées dans la marine marchande du Canada."

En fait, ses membres représentent la quasi-totalité des exploitants de navires faisant le transport outre-mer des importations et des exportations canadiennes en provenance ou à destination des ports de l'est du Canada et de l'Arctique, de même que des ports situés sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs; certains de ses membres exploitent aussi des services côtiers dans l'est du Canada et dans l'Arctique. Les navires exploités par les membres de la Fédération ou pour les propriétaires desquels ils agissent à titre d'agent, transportent presque toutes les importations ou les exportations canadiennes en provenance ou à destination des régions et des ports d'outre-mer ci-dessus mentionnés. Une liste des membres actuels de la Fédération et des lignes exploitées par ses membres est jointe à l'annexe A.

Le prédécesseur du présent projet de loi, le Bill C-25 englobait tout dans sa forme initiale; il avait pour objet de réglementer, en vue de promouvoir la sécurité publique, la manutention et le transport au Canada par surface, par mer ou par air, des marchandises dangereuses, qu'elles soient transportées dans un véhicule utilisé comme moyen de transport, en vrac ou dans des conteneurs, ou dans des emballages individuels, et que ces derniers soient ou non placés dans des conteneurs.

Suite aux requêtes de la Fédération et, sans doute, d'autres parties intéressées, le présent projet de loi soustrait à son application les opérations de transport en vrac par navire des marchandises dangereuses que régit la Loi sur la marine marchande du Canada (par. 3(5) et (6)), l'expression "en vrac" désignant le mode de transport des marchandises dangereuses non emballées chargées pêle-mêle à bord du navire transporteur.

Le présent mémoire se limite au mode de transport maritime et, après avoir indiqué qui, dans l'industrie maritime sera touché par le projet de loi, il attirera l'attention du comité sur les secteurs qui préoccupent particulièrement l'industrie maritime et ceux qui s'y rattachent par les services portuaires qu'ils lui fournissent.

Il indiquera en particulier les domaines qui doivent être éclaircis et pourquoi ils doivent l'être.

Ceux qui sont touchés par cette loi, lorsque les marchandises dangereuses sont transportées par des navires au Canada et sont nécessairement manutentionnées avant le chargement ou après le déchargement des bateaux transporteurs, seront:

1. Principalement les armateurs qui assurent le commerce d'import-export du Canada avec les pays d'outre-mer ou le transport des cargaisons dans les opérations de cabotage et de commerce intérieur au Canada.
2. Les arrimeurs et les exploitants de terminaux, ainsi que les agents maritimes qui manutentionnent les marchandises au port de chargement ou de déchargement et dont les opérations comprennent:
 - a) Pour les navires sortant:
 - i) la réception du transporteur intérieur des marchandises à expédier par bateau,
 - ii) le stockage des marchandises dans ses dépôts ou terminaux avant expédition,

iii) leur chargement et leur arrimage à bord du bateau transporteur.

b) Pour les navires entrant:

i) le déchargement des marchandises du bateau transporteur,

ii) leur rangement et leur stockage dans ses dépôts ou terminaux,

iii) leur livraison au transporteur intérieur pour la poursuite du transport ou au destinataire lui-même.

Dans le cas d'un service de cabotage ou d'un service intérieur où les points de départ et d'arrivée des marchandises transportées par bateau, mais non en vrac, se trouvent au Canada, les exploitants des bateaux en question sont bien entendu assujettis à des règlements pendant toute la durée du transport par eau, ainsi qu'aux points de départ et d'arrivée.

Pour ce qui est des cargaisons de marchandises dangereuses transportées en vrac par navire, même si le transporteur lui-même peut être soustrait à l'application de la Loi, il est assez difficile de savoir si les arri-meurs et les exploitants de terminaux peuvent aussi l'être en ce qui concerne leurs activités à terre et, si oui, dans quelle mesure. Par exemple, nous supposons que l'arrimage des cargaisons de marchandises dangereuses qui doivent être transportées en vrac conformément aux règlements établis en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, sera assujetti à ces règlements plutôt qu'à ceux que prescrit le présent projet de loi. Dans le cas des marchandises dangereuses transportées par navire, on pourrait préciser davantage la limite entre l'application des règlements établis en vertu du présent projet de loi et de ceux qui découlent de la Loi sur la marine marchande du Canada.

En vertu de l'article 4 du bill C-18, les personnes énumérées ci-dessus doivent, en exécutant leurs opérations, s'assurer de ce qui suit:

- a) L'observation des règles de sécurité applicables prescrites par règlement;
- b) la conformité des conteneurs, emballages et moyens de transport aux normes de sécurité réglementaires et apposition sur ce matériel des indications de danger réglementaires applicables;
- c) l'attestation, portée dans chacun des documents d'expédition réglementaires, de l'observation, au moment de l'attestation, des indications de danger et des règles et normes de sécurité réglementaires applicables.

Lorsque les marchandises dangereuses sont transportées par bateau et non par camion ou par chemin de fer, seuls les conteneurs et emballages, et non le bateau lui-même, doivent porter les indications de danger réglementaires et nous ne voyons pas comment les documents d'expédition qui, nous le supposons, proviennent de l'expéditeur, peuvent certifier que le navire transporteur respecte les normes de sécurité réglementaires.

Les "normes de sécurité" sont définies à l'article 2 comme des "normes régissant les caractéristiques, la réalisation et l'utilisation des moyens de transport servant... au transport des marchandises dangereuses".

Pour les bateaux qui ne transportent pas des matières dangereuses en vrac, il y a donc des normes régissant les caractéristiques, réalisation et l'utilisation des transporteurs, qu'il s'agisse de bateaux conteneurs

ou de navires à caissage, puisque ce sont les moyens de transport utilisés pour l'expédition de marchandises dangereuses d'outre-mer au Canada ou vice-versa, ou dans les opérations de cabotage au Canada. L'alinéa 21k) permet au gouverneur en conseil d'établir des règlements en vue de déterminer des normes de sécurité pour tous les moyens de transport, y compris les navires; il est en outre prévu à l'article 31, "qu'en matière de manutention, de demande de transport et de transport des marchandises dangereuses, les dispositions de la présente loi et de ses règlements l'emportent sur les dispositions incompatibles de toute autre loi du Parlement ou de ses textes d'application."

Comme le sait le Comité, en vertu des pouvoirs conférés au gouverneur en conseil aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada (articles 366 à 449 inclusivement), un service d'inspection des bateaux à vapeur a été créé afin de veiller à ce que non seulement les navires canadiens, mais également les navires immatriculés à l'étranger qui font escale dans les ports canadiens, ou traversent les eaux canadiennes, satisfassent à des normes précises en ce qui concerne la construction, l'équipement, l'équipage, etc... (Lignes de charge, radio, convention de sécurité, etc...)

En vertu de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, (S.R.C. 1970, chap.2, 1^{er} supp.) des règlements très détaillés et astreignants ont été édictés en ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage des navires qui traversent les diverses zones des eaux arctiques canadiennes au-dessus du 60^e parallèle. V. (Règlement sur la prévention de la pollution maritime dans l'Arctique, C.P. 1972-2443, 5 octobre 1972, et modifications qui se rapportent).

C'est actuellement la garde côtière canadienne qui est chargée de veiller à l'application des règlements susmentionnés. Elle s'est acquittée de ses fonctions avec compétence et efficacité tout comme les inspecteurs du service d'inspection des bateaux à vapeur du Canada.

D'un autre côté, aux termes de l'article 13 du bill C-18, le gouverneur en conseil a le droit de nommer des inspecteurs dans le cadre de la loi et, en vertu de l'alinéa 21m), de fixer les conditions de compétences auxquelles ces inspecteurs doivent satisfaire, etc... A-t-on l'intention de créer un service d'inspection indépendant et spécial pour les navires qui transportent des marchandises dangereuses autrement qu'en vrac afin de s'assurer qu'en ce qui concerne les caractéristiques, la réalisation et l'équipement ces navires satisfont aux normes prescrites aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada ou de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, ou toute autre norme devant être prescrite en vertu du projet de loi.

Aux termes de l'article 6 du bill C-17 qui a été lu pour la première fois le 9 novembre 1978 mais n'a pas été adopté, il était prévu que: "le ministre des Transports peut conclure avec les ministères, les directions et les organismes du gouvernement du Canada des accords prévoyant le partage de responsabilité... en ce qui concerne les indications sécuritaires, les règles et les normes de sécurité prescrites, l'inspection des moyens de transport, etc..."

Cette disposition ne se retrouve pas dans le présent projet de loi. Nous suggérons respectueusement qu'il devrait y avoir une disposition dans le bill C-18 qui permettrait au ministre des Transports d'autoriser

la garde côtière canadienne et le bureau d'inspection des bateaux à vapeur de continuer à remplir les fonctions dont ils s'acquittent actuellement en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, au moins jusqu'à ce que soit créé en vertu du Code maritime, le bureau de la sécurité maritime dont on parlera ultérieurement plus longuement. C'est d'autant plus important que le gouverneur en conseil a reçu, en vertu des articles 450 et 451 de la Loi sur la marine marchande du Canada, le pouvoir de régler le transport de marchandises dangereuses par bateaux au Canada et que la garde côtière canadienne a été chargée de l'application des règlements déjà prescrits et en vigueur depuis des années au Canada.

Ces règlements ont été dernièrement révisés en détail, compte tenu des conventions internationales s'appliquant au commerce maritime international, ainsi que de la situation canadienne. Ils ont pour titre "Règlements concernant l'emballage, l'arrimage, le transport, le marquage et l'inspection des marchandises dangereuses sur les navires" et ils devraient entrer en vigueur prochainement. Ils comprendront, par référence, la plupart des dispositions du Code maritime international sur les marchandises dangereuses publié par l'IMCO. Pour ce qui est de la méthode à adopter, il nous semble qu'on devrait pleinement profiter des travaux déjà effectués au ministère des Transports et que la garde côtière devrait être chargée de faire respecter ces règlements.

Il est parfaitement exact qu'aux termes du bill C-18, le ministre des Transports sera chargé de faire appliquer la loi. Il n'est toutefois pas clair si ce qui a déjà été réalisé ou prescrit, ou qui doit l'être prochainement en vertu d'autres lois concernant le transport de marchan-

disés dangereux par bateau, sera conservé ou est destiné à être conservé. En outre, il ressort clairement de la portée générale des termes utilisés dans l'annexe où sont énumérées les marchandises dangereuses relevant de la loi, que l'on a l'intention de couvrir non seulement les marchandises dangereuses susceptibles de causer des explosions, des incendies, mais aussi d'autres dangers pour la vie humaine, comme le dégagement de gaz toxiques et de substances corrosives. Il en est également de même des substances qui sont des polluants lorsque leur dégagement entraînera seulement la pollution de l'environnement, dans le cas des navires, des eaux où se produisent les fuites ou le déversement.

Il est vrai que dans certaines circonstances, les polluants peuvent également être considérés comme des marchandises dangereuses lorsque, dans le cas d'un accident, ils peuvent causer une explosion, un incendie ou d'autres dangers pour la vie humaine. Toutefois, dans d'autres circonstances, les seuls dommages causés par le déversement ou le dégagement ne sont que la pollution.

En ce qui concerne les polluants, il y a déjà deux lois destinées à réglementer leur transport par eau. Nous faisons bien entendu allusion à la partie de la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques lorsqu'elles sont transportées par eau, tandis qu'à titre de marchandises dangereuses, non transportées en vrac, elles seraient couvertes par les dispositions du bill C-18 et les règlements prescrits en vertu de ce même bill prédominent-ils par rapport aux autres lois et aux règlements pouvant avoir été prescrits en vertu de ces lois? Cette question prend de l'importance lorsqu'on examine les dispositions suivantes du bill C-18.

Articles 13 et 14 - Inspecteurs et analystes

On aurait dû faire mention de l'exposé de principes publié par la Garde côtière canadienne (Élaboration de la codification maritime) dans lequel on proposait la création d'un Bureau de la sécurité maritime afin de remplacer le Bureau d'inspection des navires à vapeur constitué par le gouverneur en conseil au termes de la partie VIII de la Loi sur la marine marchande du Canada (articles 366 à 378); vous en trouverez un exemplaire en annexe "B". Les textes de loi nécessaires à la création de ce Conseil feront partie du Livre I du Code maritime, Division C. Le Conseil sera formé d'experts maritimes investis des fonctions et responsabilités du Conseil, notamment celles-ci:

- (1) Surveillance générale de questions touchant à la sécurité des navires en général, à savoir: la sécurité de l'équipement, de la coque, des machines, l'état de navigabilité, la stabilité, ainsi que la navigation et la prévention de la pollution marine.
- (2) Établissement de règles et règlements y compris la publication de codes relatifs aux questions susmentionnées.
- (3) Nomination d'experts et d'agents autorisés à appliquer les dispositions de la loi et chargés d'effectuer les visites et les vérifications requises afin de s'assurer que les règles et règlements sont respectés.

Il faudrait également faire mention de l'Exposé de principes publié au début de l'année par la Garde côtière canadienne (Élaboration de la codification maritime) touchant les propositions relatives au Livre 4 du code. Je joins, en annexe, un exemplaire de cet exposé ainsi que des notes en bas de

"C"

page. Il semble tout à fait possible que les experts maritimes nommés par le Conseil soient autorisés à appliquer le règlement prescrit aux termes de la Loi sur les marchandises dangereuses, du moins dans la mesure où il concerne le transport des marchandises par bateau. Ces experts seront-ils également les inspecteurs désignés pour l'application du bill C-18?

On doit également songer que dans les ports de Montréal et de Québec l'arrimage des marchandises dangereuses à bord des navires est assujéti à l'inspection et à la surveillance des gardiens de port. Dans le cas des navires arrivant dans le port, les cargaisons de marchandises dangereuses sont également assujetties à l'inspection de gardiens de ports lorsqu'elles sont endommagées.

Pour terminer, lorsque les cargaisons transportées par navires sont des polluants qui figurent sur la liste des substances contenues à l'annexe du bill C-18, les agents de prévention de la pollution nommés aux termes de la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada et de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques seront-ils les mêmes que les inspecteurs nommés aux termes de l'article 13 du bill C-18 et/ou des experts maritimes désignés comme agents d'exécution par le bureau de la sécurité maritime lorsqu'il sera créé?

Article 18 - Recouvrement des frais et dépens

Cet article traite du recouvrement par le gouvernement des frais et dépens directs et indirects entraînés par les correctifs visant à empêcher un accident en cas de non observation par faute ou négligence (par. 14(3)) ou pour des mesures d'urgence en cas de dégagement ou d'émis-

sion de marchandises dangereuses résultant également d'une non observation par faute ou négligence (par. 17(1)).

Aux termes du paragraphe (2), la responsabilité de la personne visée par un recouvrement se fonde sur le facteur de la négligence, quoique le fardeau de la preuve soit inversé, c'est-à-dire repose sur le défendeur qui doit prouver qu'il s'est conformé à la loi et aux règlements, faute de quoi il est présumé avoir été négligent, et de ce fait, être coupable.

Dans le cas de navires transportant ou offrant de transporter des marchandises dangereuses, nous interprétons ces dispositions de la Loi comme suit:

1. S'il n'y a pas eu émission, fuite ou perte des marchandises dangereuses transportées ou qui étaient destinées à l'être autrement qu'en vrac, mais que l'inspecteur du gouvernement constate que la Loi ou les règlements n'ont pas été respectés, les coûts relatifs aux mesures prises par l'inspecteur dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu du paragraphe 14(3) seront imputés aux personnes dont la faute ou la négligence ont causé la non observation.

2. S'il y a eu émission, fuite ou perte de marchandises dangereuses, la situation semble se compliquer grandement, comme l'illustre ce qui suit:

(a) Supposons que le déversement de l'une des substances énumérées à l'annexe de la Loi se produise dans des eaux canadiennes situées au dessous du 60^e parallèle. Soit dit en passant, on s'attendrait à ce que toutes les matières énumérées dans le règlement sur les substances polluantes prescrit aux termes de

la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada (C.P. 1973-479, 27 février 1973 - Annexe "D"), figureront dans la liste visée à l'annexe du bill C-18;

- i) Si la matière était transportée en vrac, alors l'article 734 de la Partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada tient le propriétaire ou l'exploitant du navire qui la transporte, responsable des frais et dépens directs et indirects relatifs à toute mesure autorisée par le gouvernement en conseil en vue de redresser la situation qui résulte d'un déversement ainsi que de l'intégralité de la perte ou des dommages réels subis par Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province ou par toute autre personne à cause de ce déversement. Cette responsabilité, qui est stricte, ne se fonde pas sur le facteur de la négligence. On ne peut alléguer, en guise de défense, que les cas de guerre, les hostilités, les guerres civiles, l'insurrection ou les cas fortuits, l'oeuvre d'un terroriste ou d'un saboteur, ou encore la négligence ou l'action ou omission dommageable d'un gouvernement dans l'installation ou l'entretien de dispositifs d'aide à la navigation.

Le propriétaire ou exploitant du navire transporteur aurait toutefois le droit de limiter sa responsabilité à une somme calculée d'après la jauge du navire, soit 2,000 francs - or par tonne jusqu'à concurrence de 210 millions de francs - or (voir article 735).

(ii) Si la substance n'est pas transportée en vrac, les dispositions du présent projet de loi s'appliquent et il n'y a aura responsabilité qu'en cas de faute ou de négligence de la part du transporteur pour non-observation de la loi ou des règlements. Toutefois, le projet de loi ne prévoit rien qui permettrait à l'exploitant du navire transporteur de limiter sa responsabilité; l'exploitant semblerait par conséquent dans une situation moins favorable que celle de l'exploitant d'un navire transportant les marchandises dangereuses en vrac, si l'on se souvient que les limites de responsabilité constituent un facteur très important en matière de souscription à l'assurance contre les risques et d'établissement de preuve de solvabilité.

(b) Supposons maintenant que l'émission, la fuite ou la perte se soit produite dans une zone des eaux arctiques située au-dessus du 60^e parallèle; la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant du navire transportant les marchandises dangereuses ou les déchets et du propriétaire de cette marchandise serait absolue, en vertu de l'article 6 de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, et peu importe que la marchandise soit transportée en vrac ou autrement; il ne pourrait même pas alléguer, en guise de défense, les dispositions de la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le propriétaire ou l'exploitant du navire transportant la substance et le propriétaire de cette dernière pourraient toutefois avoir le droit de limiter leur responsabilité de la même façon et dans la même mesure qu'ils auraient pu le faire

en vertu de la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada, si la substance avait été transportée en vrac (voir règlements sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, C.P. 1972 - 1525, 11 juillet 1972).

Le paragraphe 18(8) stipule toutefois que "le présent article ne s'applique pas aux événements qui peuvent donner lieu à des poursuites en recouvrement intentées au nom de Sa Majesté du chef du Canada en vertu d'une autre loi du Parlement".

Dans les exemples donnés, le recouvrement visant le propriétaire ou l'exploitant du navire sera régi, semble-t-il, par les dispositions de la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada ou par celles de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, selon le cas, et que le ministre des Transports en donnera sans aucun doute confirmation en tant que responsable de la présentation du présent projet de loi à la Chambre. Mais reste à savoir si la présente mesure législative vise également à préserver le droit du navire aux limites de responsabilité visées dans les autres lois.

Le bill C-17, un des prédécesseurs du présent projet de loi, renfermait la disposition suivante (paragraphe 14(4)):

(4) Par dérogation au présent article, lorsqu'une personne responsable civilement en vertu du présent article l'est ou le serait également envers Sa Majesté du chef du Canada pour le même événement mais en vertu d'une autre loi du Parlement du Canada et lorsque

cette autre loi limite le montant de sa responsabilité, sa responsabilité en vertu du présent article est limitée de la même façon ou si plusieurs limites sont fixées, la plus élevée est retenue.

Nous recommandons respectueusement l'adjonction au bill C-18 d'une disposition établissant clairement le droit à une limite.

En outre, l'IMCO rédige actuellement un avant-projet de "convention sur la responsabilité et la compensation relatives au transport par bateau de matières nocives et dangereuses"*; à l'égard de laquelle le Canada devra bientôt faire connaître sa position. Il y aurait peut-être lieu de signaler qu'en ce qui a trait à son commerce international par bateau, le Canada pourrait avoir intérêt à ne pas s'écarter de l'esprit et de la portée des conventions internationales auxquelles adhèrent la majorité des pays faisant du commerce international par bateau, notamment en ce qui concerne une question aussi technique que le transport de marchandises dangereuses. Nous aimerions également attirer l'attention de votre comité sur le fait que le Canada a déjà adopté la plupart des dispositions du code de l'IMCO relatives à ce transport, qu'il a intégrées dans le projet de règlement mentionné plus haut. En outre, le transport par bateau de marchandises dangereuses, du moins au niveau du commerce international du Canada, devrait peut-être être soustrait à l'application de la présente mesure législative, laquelle activité restera régie par la loi et les règlements déjà existants ou à venir.

* Elle reconnaît le droit du transporteur et de l'expéditeur de limiter leur responsabilité.

Nous tenons également à signaler au comité la possibilité de conflit entre le paragraphe 18(8) susmentionné et l'article 31, qui se lit comme suit:

"En matière de manutention et de transport des marchandises dangereuses, les dispositions de la présente loi et de ses règlements l'emportent sur les dispositions incompatibles de toute autre loi du Parlement ou de ses textes d'application."

A la lecture de l'article 31, nous avons l'impression que le bill C-18 donnera lieu à la prescription d'autres règlements couvrant tous les aspects de la manutention des marchandises dangereuses et de leur transport par tous les moyens, y compris par bateau, lesquels règlements l'emporteront sur les dispositions incompatibles des règlements existants. Le danger à éviter, c'est d'avoir tant de règlements à considérer à l'égard de la même question, et notamment à l'égard du transport de marchandises dangereuses par bateau, que cela engendre finalement un climat de confusion qui, loin de favoriser la sécurité, rendra plus coûteux le transport par bateau de produits d'exportation et d'importation du Canada et entraînera des problèmes administratifs difficiles à résoudre. Il est donc important que, dans la formulation définitive du bill C-18, on tienne compte d'autres mesures législatives s'appliquant notamment au transport maritime, afin d'assurer qu'il n'y ait pas de chevauchement ni d'incompatibilité, et que soient exprimés clairement les objectifs à atteindre et les moyens à utiliser à cette fin.

Article 19 - Solvabilité

Paragraphe (1) - Preuve de solvabilité

Ce qui inquiète notre industrie c'est que, en vertu de ce paragraphe, toute personne se livrant à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses par voie maritime doit, à la demande du ministre, fournir une preuve de sa solvabilité: assurance, cautionnement. En conséquence, dans le cas de navires transportant des marchandises dangereuses à destination de ports canadiens et en provenance de ces derniers, cette responsabilité incombera:

- a) au propriétaire ou à l'exploitant du navire
(ou à son mandataire au Canada s'il est étranger)
(Voir le paragraphe (2));
- b) à l'arrimeur ou à l'exploitant du terminus qui
chargera, déchargera ou entreposera les marchandises;
- c) le mandataire du navire, s'il entrepose la marchandise dans un hangar qu'il occupe soit à titre de propriétaire, soit à titre de locataire.

Comme votre comité n'est pas sans le savoir, les navires sont exploités en vertu de contrats d'affrètement aussi nombreux que compliqués; il y a des contrats d'affrètement par cession aux termes desquels l'affrèteur assume la gestion et le contrôle du navire, des contrats d'affrètement à temps selon lesquels l'affrèteur est appelé à charger, transporter et décharger la cargaison, des contrats d'affrètement au voyage suivant lesquels l'affrèteur peut s'engager ou ne pas s'engager à charger et à décharger la cargaison.

Non seulement le propriétaire du navire mais également l'affrèteur, et plus particulièrement l'affrèteur à temps, peuvent être considérés comme des personnes se livrant au transport de marchandises dangereuses lorsque ces dernières doivent être transportées par bateau.

Pour ce qui est du navire transporteur, il faudra déterminer plus précisément si le législateur a l'intention de n'exiger que du propriétaire ou de l'affrèteur du navire qu'il fournisse la preuve de sa solvabilité, peu importe la nature des contrats d'affrètement qui peuvent avoir été conclus à propos de l'exploitation du navire en tant que navire transporteur ou à propos du transport éventuel des marchandises dangereuses par le navire, que ce soit en vertu d'un contrat ou d'un sous-contrat d'affrètement à temps, d'une note d'embarquement ou d'un connaissement ou que le ministre demande à l'affrèteur ou à d'autres personnes de fournir cette preuve.

Certaines dispositions de la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada et de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques exigent des propriétaires de navire qu'ils fournissent la preuve de leur solvabilité mais ces dispositions ne sont pas appliquées sauf en ce qui concerne les cargaisons en vrac de pétrole dépassant 2,000 tonnes et transportées dans des eaux arctiques canadiennes, mais dans ces cas, il n'est réclamé de preuve que pour un montant équivalant aux limites de solvabilité du propriétaire du navire.

Il va sans dire que les propriétaires de navires se livrant au commerce international sont assurés, mais du point de vue de l'assureur, l'avantage des limites est d'une très grande importance, alors que du point

de vue des activités sur terre ferme, il est indispensable pour les arrimeurs, les exploitants du terminus et les mandataires de connaître le montant maximum d'assurance qu'ils seront appelés à prendre pour satisfaire aux exigences du ministre. Faudra-t-il une assurance P & I pour les navires, et pour les arrimeurs, les exploitants du terminus et les mandataires, une assurance générale ou une assurance particulière chaque fois qu'il y a manutention de marchandises dangereuses? Si le navire est sujet à des limites, en sera-t-il ainsi pour les autres parties susmentionnées?

A ce stade-ci, notre industrie peut seulement exprimer l'espoir qu'il y ait consultation étroite entre ses représentants et le ministre avant que l'on ne prescrive des règlements concernant la preuve de solvabilité.

Paragraphe 19(2) - Désignation de mandataires

Si le propriétaire du navire transportant des marchandises dangereuses à destination ou en provenance du Canada, ou en eaux canadiennes, est tenu aux termes du paragraphe (1) de fournir la preuve de sa solvabilité et qu'il n'est pas résident du Canada, il peut être tenu de déposer auprès du ministre le nom de la personne physique ou morale résidente du Canada qui sera son mandataire au Canada et qui sera réputée, pour l'application de la présente loi, être le transporteur des marchandises. A notre avis, les conséquences qu'entraîneront une telle désignation seront les suivantes:

- a) L'obligation de fournir une preuve de solvabilité incombera au mandataire dans la même mesure que

pour le propriétaire et pour la même somme à laquelle celui-ci aurait été tenu aux termes du paragraphe (1).

- b) Le mandataire devra assumer les responsabilités qui, aux termes de la loi, incomberaient au propriétaire à la suite d'un incident ou d'un ou des règlements. En vertu de l'article 7, ces responsabilités comprendraient entre autres les coûts et les frais de dédommagement ou de mesures d'urgence assumés par le gouvernement, de même que les dommages subis par des tierces parties. Il semblerait que le mandataire n'aurait pas droit à l'avantageuse limite de responsabilité, laquelle s'applique au propriétaire en vertu de la Partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada ou de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques puisque, aux termes de ces deux lois, le privilège de limite des responsabilités n'est accordé qu'au propriétaire ou à l'affrètement du navire. Il n'est pas certain non plus que le mandataire puisse invoquer la disposition relative à la limite telle que prévue aux articles 647 et suivants de la Loi sur la marine marchande du Canada, du moins pour ce qui est des coûts et dépenses assumés par le gouvernement.
- c) Aux termes de la présente loi, le mandataire est sujet à des poursuites et passible d'une amende ou d'une peine d'emprisonnement (paragraphe 6, 9 et 10) s'il contrevient à la loi et à ses règlements. Dans le cas où une personne morale est désignée mandataire, la responsabilité incomberait aux

directeurs dans les circonstances mentionnées à l'article 11.

Pour invoquer la disposition de disculpation prévue à l'article 8, il semblerait que le mandataire doive participer ou faire en sorte qu'un représentant participe en son nom dans les ports étrangers à partir desquels sont acheminées les marchandises dangereuses conformément aux exigences de la loi et des règlements, à défaut de quoi, comment pourrait-on dire, compte tenu même des impondérables, qu'il a pris les mesures raisonnables pour veiller à ce qu'il n'y ait pas contravention?

Les mandataires membres de la Fédération maritime du Canada peuvent agir soit uniquement à titre d'administrateurs d'un navire qui demande à entrer dans nos ports, auquel cas ils se chargent de veiller aux besoins du navire, notamment aux soutes, magasins, remorqueurs, pilotes, et à la nomination des arrimeurs et s'occupent des modalités permettant au navire de se déplacer dans la voie maritime si tel est le cas, etc.; soit à titre d'agents d'embarquement de la cargaison payés à la commission ou à titre d'agents généraux cumulant les fonctions d'administrateurs et d'agents d'embarquement tout en représentant de façon générale le propriétaire aux fins des services d'expédition qu'il exploite à destination et en provenance du Canada.

Il est très improbable que ces mandataires de navires acceptent d'être nommés mandataires du propriétaire en application de la présente loi puisque cette fonction débordera le cadre normal de leurs activités, surtout lorsque les marchandises dangereuses sont chargées dans des ports étrangers et que le Canada n'a participé d'aucune façon à leur manutention et à leur transport et qui plus est, lorsque le navire ne fait que transiter dans les eaux canadiennes,

après avoir quitté un port étranger pour se rendre à un port américain via les Grands Lacs ou vice versa. Les termes utilisés, surtout dans la version française, semblent prévoir cette possibilité. Le gouvernement canadien peut-il établir cette exigence sans l'accord du gouvernement américain?

Il est vrai que le paragraphe 3(3) du projet de loi prévoit que la Loi ne s'applique pas dans la mesure où la manutention, le transport, etc., de marchandises dangereuses sont exclus de son application par les règlements; selon nous, le but visé est que si la quantité à transporter est relativement peu importante, des exemptions seront accordées, mais aucun énoncé de politique n'a été fait à ce sujet et l'industrie ne peut savoir à quoi s'attendre.

Il faudrait se rappeler qu'à l'heure actuelle, la plus grande partie des marchandises exportées outre-mer ou importées d'outre-mer par le Canada sont transportées par des navires appartenant à des personnes ne résidant pas au Canada et que, par conséquent, les propriétaires ou exploitants de tous les navires transportant des marchandises dangereuses en quantité ou en concentration excédant un certain maximum déterminé par règlement, devront se conformer à la disposition de l'alinéa 19(2) concernant la nomination d'un mandataire du propriétaire étranger ou de l'exploitant.

Nous prévoyons que l'application de cette disposition posera d'énormes problèmes administratifs, car nous supposons que si un propriétaire étranger ne dépose pas auprès du ministre le nom d'un mandataire avant que le navire ne pénétre dans les eaux canadiennes ou ne prenne en charge des marchandises dangereuses dans nos ports, il sera coupable de violation de la Loi et de ses

règlements; et, puisqu'il ne réside pas au Canada, son navire pourra éventuellement être retenu et confisqué, même si toutes les exigences de la Loi et de ses règlements ont été respectées en ce qui a trait à la manutention et au transport des marchandises dangereuses qui se trouvent dans ce navire.

Il serait également intéressant de savoir à quel moment le propriétaire doit déposer auprès du ministre le nom de son mandataire? Si le port de chargement est situé au Canada, doit-il indiquer le nom de son mandataire lorsque la marchandise est inscrite au registre, s'il exploite le navire lui-même, ou, si le navire est affrété, doit-il le faire lorsque la marchandise est chargée? Si le port de chargement se trouve dans un pays étranger, doit-il remplir cette condition simplement avant que le navire ne pénètre dans les eaux canadiennes? Quand les responsabilités du mandataire prendront-elles fin? Dans le cas de marchandises provenant de l'étranger, la fin du mandat coïncidera-t-elle avec le déchargement des marchandises? Et dans le sens contraire, lorsque le navire aura quitté les eaux canadiennes?

Cette exigence aura peut-être pour effet que seul un groupe restreint d'exploitants spécialisés sera disposé à transporter par mer, en partance et en direction du Canada, des marchandises dangereuses; il est difficile de prévoir les conséquences d'une telle situation. Il conviendrait peut-être de retenir la solution proposée par l'IMCO dans le projet de convention auquel nous avons déjà fait référence, à savoir confier à l'expéditeur ou au destinataire des marchandises dangereuses transportées par navire la responsabilité de fournir la preuve de sa solvabilité.

Article 22 - Publication des projets de règlement

Il semblerait qu'un projet de règlement modifié à la suite d'observations présentées par l'industrie n'a pas à être publié de nouveau comme projet de règlement même si le règlement une fois modifié ne tient pas entièrement compte des observations faites. Il semblerait juste, croyons-nous, que le règlement modifié soit publié de nouveau, à moins qu'il ne modifie pas sensiblement la substance ou les effets du projet de règlement initial.

Permettez-nous de rappeler au Comité qu'aux termes des dispositions du Code maritime (26-27 Elizabeth II chapitre 41, article BI-13) un règlement modifié n'a pas besoin d'être publié en tant que projet de règlement à moins qu'il ne modifie sensiblement la substance ou l'effet du projet de règlement initial.

Article 29 - Comité consultatif

Nous proposons respectueusement que des représentants du secteur maritime puissent être nommés au sein de ce conseil.

C o n c l u s i o n

En conclusion, nous proposons respectueusement que, dans son étude du bill C-18, le Comité procède à une révision de toute la législation existante, des projets de loi couvrant le mode de transport maritime, et notamment le Code maritime, et des règlements d'application du bill C-18 afin de veiller à ce qu'il n'y ait pas de contradiction, de chevauchement ou d'incompatibilité entre ces diverses législations. Cela est particulièrement

nécessaire du fait qu'à l'exception des déclarations contenues aux articles 3 et 31, le bill C-18 ne parle nulle part de l'intention d'abroger une partie de la loi et des règlements existants, plus particulièrement en ce qui concerne le transport maritime. Pour citer un extrait de l'excellent discours qu'a prononcé le ministre des Transports lorsqu'il a proposé que le projet de loi franchisse l'étape de la deuxième lecture, "Cet amoncellement de lois non coordonné produit des difficultés considérables pour les transporteurs et nuit au commerce interne et international du pays".

Le secteur maritime approuve le choix du gouvernement et exprime l'espoir que tous les ministères gouvernementaux coordonnent leurs travaux pour assurer l'uniformité en ce qui a trait aux mesures législatives destinées à régir le transport de marchandises dangereuses; le secteur n'hésite pas à offrir sa coopération pour atteindre ce résultat.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS

FAIT À OTTAWA, le 12 juin 1980

LA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

Président

Conseiller juridique



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From The Shipping Federation of Canada:

Mr. J. Brisset, Legal Counsel;
Mr. R. Murray, Traffic Manager;
Mr. F. C. Nicol, Manager, Marine Operations.

De La Fédération maritime du Canada:

M. J. Brisset, conseiller juridique;
M. R. Murray, directeur du trafic;
M. F. C. Nicol, directeur, Opérations maritimes.

3
1 HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Wednesday, June 25, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le mercredi 25 juin 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act to promote public safety in the
transportation of dangerous goods

CONCERNANT:

Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité
publique en matière de transport des marchandises
dangereuses

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Deniger
Fisher

Mackasey
Mayer
McCuish
McDermid
McGrath

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

McKenzie
McRae
Penner
Reid
(*St. Catharines*)

Roy
Skelly
Towers
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, June 20, 1980:

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Malone.

On Wednesday, June 25, 1980:

Mr. McCuish replaced Mr. Mazankowski;

Mr. Towers replaced Mr. Ellis;

Mr. McKenzie replaced Mr. Forrestall;

Mr. Fisher replaced Mr. Portelance.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 20 juin 1980:

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Malone.

Le mercredi 25 juin 1980:

M. McCuish remplace M. Mazankowski;

M. Towers remplace M. Ellis;

M. McKenzie remplace M. Forrestall;

M. Fisher remplace M. Portelance.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 25, 1980
(8)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:20 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Mackasey, Mayer, McDermid, McRae, Penner, Reid (*St. Catharines*) and Turner.

Witnesses: From The Canadian Manufacturers' Association: Mr. Robert Stanbury, Q.C., Vice-President, Secretary and General Counsel, Firestone Canada Inc.; Mr. T. F. Huxley, Solicitor, Steel Company of Canada Limited; Mr. Roy A. Lipsett, General Traffic Manager, Union Carbide Canada Limited.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Stanbury made a statement.

*It was agreed,—*That the brief submitted by The Canadian Manufacturers' Association be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-3"*).

The witnesses answered questions.

At 5:21 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, June 26, 1980.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 25 JUIN 1980
(8)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 20 sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Mackasey, Mayer, McDermid, McRae, Penner, Reid (*St. Catharines*) et Turner.

Témoins: De l'Association des manufacturiers canadiens: M. Robert Stanbury (*c.r.*), vice-président, secrétaire et conseiller général, Firestone Canada Inc.; M. T. F. Huxley, avocat, Steel Company of Canada Limited; M. Roy A. Lipsett, Directeur général du trafic, Union Carbide Canada Limited.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Stanbury fait une déclaration.

*Il est convenu,—*Que le mémoire soumis par l'Association des manufacturiers canadiens soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-3»*).

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 21, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 26 juin 1980, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, June 25, 1980

• 1522

[Text]

The Chairman: Order, please. I apologize for my tardiness. I got caught in the House for a minute or two with Madam Speaker on her feet, so I had to wait.

Gentleman of the committee, before I introduce our witnesses from the Canadian Manufacturers Association, may I take just a moment to read to you a memorandum I have just received through Mr. Bockstael from Jean Charron. I want members of the committee to be aware of Mr. Charron's notice and they can, of course, do with that notice what they wish.

As a result of reviews of Bill C-18 made by Justice, the comments of Mr. Justice Grange and the request of the Minister of the Environment, some 25 motions to amend the Bill have been prepared. Many of these are technical rather than substantive. Further motions might be generated by the government as a result of submissions received from industry, and others might be generated by the Standing Committee's members. All but the latter will be prepared by Justice and will maintain the flavour of the Bill itself.

It would be advantageous if you would advise the Committee Chairman, with a request that he announce this to the members, that the government would: 1. appreciate seeing any motions to amend the Bill before they are presented to the Committee; 2. view such motions sympathetically, and 3. ask the Department of Justice to assist the members in putting them into a form fully consistent with the Bill's intent and flavour while maintaining the purpose of the members' motion.

We will also prepare a comprehensive record of all motions regardless of origin in order that the clause by clause review can go speedily and be sure of including all motions made.

That is an offer by Mr. Charron to assist members, if they wish, in the preparation of their amendments. I wanted members of the committee to be aware of Mr. Charron's memorandum. Thank you very much.

Now we will move immediately to the resumption of consideration of Bill C-18, an act to promote public safety in the transportation of dangerous goods. We will resume consideration of Clause 2.

On Clause 2—Definitions

The Chairman: I would like to take this opportunity to welcome the delegation from the Canadian Manufacturers' Association. This association has taken a rather keen interest in this bill right from its first incarnation.

• 1525

The leader of the delegation from the Canadian Manufacturers' Association is one who does not need much introduction to most members of this committee since he is a former

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 25 juin 1980

[Translation]

Le président: A l'ordre. Je m'excuse d'être en retard. J'ai dû attendre une décision de madame le président à la Chambre pendant quelques minutes.

Messieurs, avant de présenter nos témoins de l'Association des manufacturiers canadiens, permettez-moi de prendre un instant pour vous lire une note que je viens de recevoir de M. Jean Charron par l'intermédiaire de M. Bockstael. Je tiens à ce que les membres du comité connaissent la teneur de cette note de M. Charron et puissent prendre les dispositions qu'ils jugeront nécessaires.

A la suite de l'examen du Bill C-18 par le Ministère de la justice et par le juge Grange et à la demande du ministre de l'Environnement, 25 motions d'amendement ont été préparées. Un grand nombre d'entre elles portent sur les modalités plutôt que sur la substance du bill. Pour tenir compte des mémoires présentés par les représentants de l'industrie, il se pourrait que le gouvernement et les membres du Comité permanent présentent d'autres motions. Celles du gouvernement seront rédigées par le Ministère de la Justice et seront conformes à l'esprit du bill.

Veuillez demander au président du comité d'annoncer à ses membres que le gouvernement: 1. aimerait voir toutes les motions d'amendement au bill avant la présentation au comité; 2. considérera ces motions avec bienveillance et 3. demandera au Ministère de la Justice d'aider les députés à les présenter de façon conforme à l'esprit du bill, tout en préservant le sens dans lequel elles ont été présentées.

Nous préparerons également un dossier complet de chaque motion, quel que soit leur auteur, pour que l'étude article par article du bill se fasse rapidement et tienne compte de toutes les motions présentées.

M. Charron offre ainsi d'aider les députés, s'ils le désirent, à préparer leurs amendements. Je tenais à ce que les membres du comité soient au courant de cette note de M. Charron. Merci beaucoup.

Nous reprenons immédiatement l'étude du Bill C-18, loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. Nous reprenons l'étude de l'article 2.

Article 2—Définitions.

Le président: Je profite de l'occasion pour souhaiter la bienvenue à la délégation de l'Association des manufacturiers canadiens. Cette association s'intéresse particulièrement à la mesure depuis sa présentation.

Point n'est besoin de présenter le chef de la délégation de l'Association des manufacturiers canadiens à la plupart des membres du Comité puisqu'il est un ancien collègue. Il s'agit,

[Texte]

colleague. I speak, of course, of the honourable Robert Stanbury, who served for a number of years as a member of the House of Commons and, in fact, as a privy councillor. It is a pleasure to have you with us, Mr. Stanbury, and we will be interested in hearing your comments in your latest incarnation.

I would now ask you to be kind enough to introduce to the members of our committee the other members of your delegation. I would also ask, as we are asking all witnesses appearing before the committee, that you not read your brief—as I am sure you will not—but make a summary comment thereof so that we can open the meeting for questions, because, as you are aware, the brief was circulated to members of the committee in advance.

So, without any further holdup on my part, I would ask you, sir, to introduce the other members of your delegation and proceed, if you like, with your introductory comments.

Mr. Robert Stanbury, P.C., Q.C. (Vice-President, Secretary and General Counsel, Firestone Canada Inc.): Thank you, Mr. Chairman.

To my right, first is Mr. Tim Huxley, Solicitor, The Steel Company of Canada Limited and a member of the CMA's legislation committee; next is Mr. Roy Lipsett, General Traffic Manager, Union Carbide Canada Limited and a member of CMA's transportation committee; and Mr. Doug Montgomery, the manager of CMA's legislation department.

I, Mr. Chairman, am vice-president, general counsel and secretary of Firestone Canada Inc., and a member of the legislation committee of CMA.

J'aimerais tout d'abord vous dire que nous apprécions sincèrement l'invitation que vous nous avez faite d'apparaître ici aujourd'hui. Nous espérons que notre contribution pourra justifier ce privilège.

Nous ne voyons aucune objection à l'objectif de ce projet de loi. Au contraire, notre Association s'intéresse beaucoup à cela depuis quelques années puisqu'il y a un manque d'uniformité dans nos lois. Le projet de loi C-18 constitue un essai en vue d'établir une loi omnibus pour réglementer tout le transport de produits à travers le Canada et nous félicitons tous ceux qui sont responsables de cette initiative.

We hesitate to bring criticisms of a bill with such a distinguished bloodline, Mr. Chairman, back to the honourable Jean Marchand at least, by the honourable Don Mazankowski out of the honourable Jean-Luc Pepin, and with such a long gestation period, but there are some serious concerns which we would like to mention to you, highlighting items which are covered more thoroughly in our brief which I believe each member of the committee has before him. At the conclusion of my remarks, members of our delegation will be pleased to try to answer any questions any of you might have.

I will direct your direction to three areas of concern: scope, unfairness and confidentiality.

First, the scope of the legislation. We understand the need to control the actual transportation of dangerous goods in the sense of the National Transportation Act but you will understand that this bill goes considerably beyond that and reaches into private premises, and applies to any internal movement of

[Traduction]

bien sûr, de l'honorable Robert Stanbury qui a siégé pendant plusieurs années à la Chambre des communes et qui fait partie du Conseil privé. Nous sommes ravis de vous recevoir monsieur Stanbury, et nous écouterons bien attentivement vos observations.

Vous aurez sans doute l'obligeance de présenter aux membres du Comité ceux qui vous accompagnent. Je vous demande également, comme à tous les autres témoins qui comparaissent devant notre comité, de ne pas donner lecture de votre mémoire—ce que vous en ferez pas j'en suis sûr—mais d'en résumer les grandes lignes pour que nous puissions passer aux questions, car comme vous le savez, ce mémoire a été distribué aux membres du Comité à l'avance.

Je ne vous retarderai pas davantage, monsieur, et je vous prie maintenant de nous présenter les autres membres de la délégation et de faire, si vous le voulez, quelques remarques préliminaires.

M. Robert Stanbury c.p., c.r. (vice-président, secrétaire et conseiller général, Firestone Canada Inc.): Merci, monsieur le président.

À ma droite, M. Tim Huxley, avocat, *The Steel Company of Canada Limited*, et membre du comité juridique de l'AMC; à côté de lui, M. Roy Lipsett, directeur du trafic général, *Union Carbide Canada Limited*, et membre du comité des transports de l'AMC; enfin, M. Doug Montgomery, chef de la section juridique de l'AMC.

Pour ma part, monsieur le président, je suis vice-président, conseiller général et secrétaire de *Firestone Canada Inc.* et membre du comité juridique de l'AMC.

First, I would like to say that we sincerely appreciate the invitation to appear here today. We hope that our contribution will justify this privilege.

We have no quarrels with the purpose of this bill. On the contrary, our association has been much interested in this for a number of years, since there is a lack of standardization in our laws. Bill C-18 is an attempt to create an omnibus Act that would regulate all transportation of products across Canada and we congratulate those who are responsible for this initiative.

Il est difficile, monsieur le président, d'expliquer un bill dont les origines sont si nobles; qui remontent à l'honorable Jean Marchand, en passant par l'honorable Don Mazankowski jusqu'à l'honorable Jean-Luc Pepin, et qui a été en gestation pendant si longtemps, mais nous avons quelques réserves importantes que nous voudrions porter à votre attention, et qui sont reprises de façon détaillée dans notre mémoire, dont chaque membre du Comité a un exemplaire, je crois... Lorsque j'aurai terminé, mes collaborateurs se feront un plaisir de répondre à vos questions.

Je voudrais attirer votre attention sur trois aspects qui nous préoccupent: la portée de la loi, certaines injustices dans son application et la confidentialité des renseignements.

Tout d'abord, la portée de la loi; nous comprenons qu'il est nécessaire de réglementer le transport des marchandises dangereuses dans l'esprit de la Loi nationale sur les transports, mais ce bill, vous en conviendrez, déborde largement ce cadre et empiète sur le domaine privé, car il s'applique au transport

[Text]

dangerous goods within a plant if it is considered to be handling for the purposes of transportation. In fact, the internal movement of goods within a company would become the most important aspect of a manufacturer's responsibility under this legislation.

• 1530

I might mention here that we of the CMA speak for some 4,000 Canadian firms, about 70 per cent of which have less than 100 employees, and we want to emphasize that it will be difficult enough for companies such as those whom the delegation here represent to cope with this kind of new regulation, but we appeal to you to think of how difficult it will be for the hundreds of thousands of small businesses in Canada which do not have the facilities even that the larger companies do.

We can suggest there is a serious problem highlighted by the exclusion from this bill of what might be called the minor spill provision in the previous bill which had been introduced by the honourable Mr. Mazankowski. Perhaps some of the members of the delegation can give you some examples of the sorts of spills we anticipate would have to be reported and become part of a rather long line of red tape if the bill is legislated as proposed. Mr. Huxley of Stelco, for instance, might refer to the spilling of some pig iron when it is being loaded into a container for movement from one part of Stelco's premises to another, which I gather is a regular occurrence which could well be considered a spill that would have to be reported under the provisions of this bill. I understand in the manufacture of liquor sometimes there is unfortunate spillage in filling the bottles, or even a bottle may be broken.

The Chairman: What kind of liquor?

Mr. Stanbury: And that, strange as it may sound, conceivably could be the kind of spill that would have to be reported under the wording of the bill as now drafted. We will be able to give you other examples and respond to your questions on that point through other members of the delegation.

We wonder if it is your intention to regulate through this federal legislation this kind of spill on the factory floor, or even the leak of a welder's acetylene tank or a leak from a pipeline carrying some substance from one part of a plant to another. The question we would like you to consider is where does manufacturing stop and transportation begin? We would suggest that this bill threatens to obscure just where those processes separate.

Mr. Pepin in introducing this bill in the House said its purpose was to simplify and clarify. We think that is a very worthy objective, as we have said, and we appeal to you to keep that objective in mind in considering some of our concerns. A law which confuses and obscures, I think you will agree, would be quite unfair to those it seeks to protect as well as those who have to comply with it.

You are aware the workplace is already subject to many other statutes, mostly provincial, and overlapping requirements are bound to create confusion for both those attempting to comply with all these laws and those enforcing them. At a time when there appears to be pretty well universal concern about

[Translation]

des marchandises dangereuses à l'usine, si ce transport est considéré comme manutention avant le transport. De fait, le transport des marchandises sur les lieux de l'entreprise deviendrait l'aspect le plus important de la responsabilité imposée par cette mesure législative aux fabricants.

Je rappelle que l'AMC représente environ 4,000 entreprises canadiennes, dont à peu près 70 p. 100 ont moins de 100 employés. Respecter ces nouveaux règlements sera déjà une tâche assez difficile pour les entreprises comme celles que représente notre délégation, mais nous vous demandons d'imaginer quelles difficultés cela représentera pour des centaines de milliers de petites entreprises du Canada qui ne disposent pas des mêmes moyens que les grandes sociétés.

Ce qui nous tracasse particulièrement, dans ce bill, c'est l'absence de la disposition relative aux déversements mineurs que contenait l'ancien bill, présenté par l'honorable Mazankowski. Mes collègues pourront vous fournir quelques exemples des déversement qui devront sans doute être signalés et entraîneront pas mal de paperasserie si le bill est adopté dans sa forme actuelle. M. Huxley, de la Stelco, par exemple, pourrait vous parler de la fonte en fusion qui est renversée lorsqu'on la coule dans un récipient pour la transporter d'une partie à l'autre de l'usine de Stelco, ce qui se produit assez souvent et pourrait être considéré comme un déversement devant être signalé aux termes des dispositions du bill. Dans les distilleries, il arrive parfois que des déversements se produisent lorsque l'on remplit les bouteilles, ou lorsqu'une bouteille se casse.

Le président: Quel genre de spiritueux?

M. Stanbury: Cela paraît étrange, mais ce genre de déversement devrait sans doute être signalé selon le libellé actuel du bill. Les autres membres de la délégation pourront vous fournir d'autres exemples et répondre à vos questions à ce sujet.

Nous voudrions savoir si cette loi fédérale réglementera ce genre de déversement à l'usine, ou Même les fuites de la bonbonne d'acétylène des soudeurs ou des tuyaux qui transportent une substance d'une partie à l'autre de l'usine. Nous devrions savoir quand s'arrête la fabrication et quand commence le transport? A notre avis, ce bill risque d'obscurcir la ligne de démarcation entre ces 2 étapes.

M. Pepin, en présentant ce bill à la Chambre, a dit que son objectif était de simplifier et de clarifier la situation. C'est un objectif fort louable, je le répète, et c'est à la lumière de cet objectif que nous vous demandons de juger nos critiques. Vous conviendrez sans doute qu'une loi qui amène la confusion dans les esprits serait tout à fait injuste tant pour ceux qu'elle veut protéger que pour ceux qui doivent s'y conformer.

On sait que l'entreprise est déjà assujettie à de nombreuses autres lois, pour la plupart provinciales, et le chevauchement des réglementations sèmera inévitablement la confusion chez ceux qui doivent respecter toutes ces lois et ceux qui doivent les mettre à exécution. Alors que tout le monde se plaint de l'excès

[Texte]

over-regulation in our society, another overlapping layer of regulation would seem difficult to justify, and I believe that is not the purpose of the government in introducing this bill. I believe the purpose is the protection of people. We suggest that the protection of people is covered within plant premises by provincial laws such as the Ontario Occupational Health and Safety Act, and if for the protection of people it is necessary for authorities to know formulas of dangerous materials, that objective can be achieved through Clause 23 of the bill, which gives the right to access to those formulas.

• 1535

If it is felt necessary to allow inspectors access to plants, under reasonable circumstances, to observe and collect information in the pre-transportation stage, we have no objection to this, but we submit that no new offences should be created with respect to goods until they are in the process of being transported from their place of manufacture.

Our second main area of concern is what we see as unfairness in Bill C-18. This bill, as you know, must be viewed in conjunction with what will be a massive set of regulations. Failure to comply with one of hundreds of detailed regulatory requirements, for example, the proper placement of a placard on a container or the improper completion of a bill of lading, could constitute an offence and trigger a prosecution.

While it may be stretching a point to conceive of such charges, we point out that such risks are inherent in the bill for our employees as well as our officers and directors. Every person who is guilty of an offence under the act may be charged, and there is already some concern among workers in our plants that there might be a considerable responsibility and risk on their part. Because of the sheer volume of these regulations and the enormous information problem for businesses large and small in even getting to know and be familiar with all of them, there are bound to be offenders under this new legislation, but we suggest few of those could be fairly categorized as criminal. Fairness, then, we believe to be an essential element in this kind of legislation.

Briefly, we would like to give you some examples of what we feel are the bill's shortcomings in this category of fairness, as we perceive them.

Offences fall into two broad categories, serious and less serious. The ticket offences and a residual category of offence are considered less serious. There is no right for the defendant in the case of these lesser offences to plead that he acted in good faith and took all reasonable measures to ensure compliance. When citizens are required to comply with an ever-growing mountain of regulatory law, surely they should be allowed such a defence. This is the view, a view shared by the Law Reform Commission of Canada, which said, and I quote:

(5) negligence should be the minimum standard of liability in regulatory offences; therefore an accused should never be convicted of a regulatory offence if he establishes

[Traduction]

de réglementation, il serait difficile de justifier une série supplémentaire de règlements, et ce n'est pas là, je crois, l'objectif du gouvernement en présentant ce bill. L'objectif, je pense, est de protéger le public. A notre avis, cette protection est assurée à l'usine par les lois provinciales comme l'Occupational Health and Safety de l'Ontario et si, à cette fin, le gouvernement a besoin de connaître les formules chimiques des matières dangereuses, il peut les obtenir en vertu de l'article 23 du Bill qui lui confère ce droit.

Si on estime nécessaire que les inspecteurs puissent aller dans les usines, dans des conditions raisonnables, pour observer et recueillir des renseignements à l'étape précédant le transport, nous n'y voyons pas d'objection, mais nous estimons qu'il ne devrait pas y avoir d'infraction tant que les marchandises ne sont pas transportées de leur lieu de fabrication.

Le second aspect qui nous préoccupe dans le Bill C-18, c'est le manque d'équité de certaines de ces dispositions. Vous savez que ce Bill est inséparable de la masse de règlements qu'il comportera. Négliger de se conformer à l'une des multiples exigences de règlements détaillés, stipulant par exemple à quel endroit une indication doit être placée sur un conteneur ou comment il faut remplir un connaissement, peut entraîner une infraction et des poursuites.

Ces exemples sont peut-être exagérés, mais le Bill expose à nos employés, nos cadres et nos dirigeants à de tels risques. Quiconque se rend coupable d'une infraction aux termes de la loi peut être poursuivi, et les travailleurs de nos usines s'inquiètent déjà des responsabilités et des risques que cela pourrait comporter pour eux. Étant donné la masse de ces règlements et les efforts énormes que les petites et grandes entreprises devront faire pour arriver à les connaître tous, des infractions sont inévitables, mais selon nous, peu d'entre elles pourraient être considérées comme criminelles. Nous estimons donc que l'équité est un élément essentiel d'une loi comme celle-ci.

Nous allons vous fournir quelques exemples brefs des lacunes du Bill à cet égard, selon nous.

Les infractions sont groupées en 2 grandes catégories, les infractions graves et moins graves. Les contraventions et une petite catégorie d'infractions sont considérées comme moins graves. Dans le cas de telles infractions, le défendeur ne peut plaider qu'il a agi de bonne foi et qu'il a pris toutes les précautions raisonnables pour se conformer à la loi. Lorsqu'on demande aux citoyens de ce conformer à une avalanche de lois appliquées par règlements, ils devraient au moins pouvoir invoquer ce motif pour leur défense. C'est l'opinion qu'à exprimée la Commission canadienne de réforme du droit, quand elle dit ceci:

(5) La négligence devrait être la norme minimale de responsabilité dans le domaine des infractions réglementaires; en conséquence, nul prévenu ne devrait être con-

[Text]

that he acted with due diligence, that is that he was not negligent.

• 1540

We submit that this is a fair conclusion that should be followed in Bill C-18.

There a vast difference in terms of penalty between a prosecution initiated as a ticket offence under Clause 7 and one under Clause 6. It appears that an inspector might have discretion to choose to prosecute under either of these clauses, which could lead to uneven enforcement and inequality of treatment. We submit that there should be no such option for an inspector to lay a charge under Clause 6 in the case of an alleged offence coming clearly under Clause 7. A lesser charge should not be susceptible of becoming a major one at the whim of an official.

The penalties in this bill are severe, and perhaps properly so, but we direct your attention again to a conclusion of the Law Reform Commission of Canada, and I quote:

As a general rule imprisonment should be excluded as a form of punishment in regulatory offences unless it involves deliberate or reckless conduct, or involves failure to follow a court order.

We would therefore recommend deletion of the imprisonment provisions in Clause 6. There may be occasions when officers of a corporation should have to face fines of up to \$100,000, and perhaps even imprisonment, when their deliberate action or inaction leads to a violation, but surely only where they could have reasonably expected to have known that their action or inaction would lead to the violation. As matters now stand, any person may be liable simply by reason of being an officer of a company in which an employee has committed a violation, and we suggest that this is quite unfair.

Inspectors would have extensive powers not only to inspect but to examine records, refuse entry of goods and direct specific courses of action. Particularly because of the extremely broad scope of this legislation, the soundness of the inspector's judgment will be crucial. However, there is no right in this bill to have an order or decision reviewed. We have indicated in our submission one form of appeal used in the Ontario Occupational Health and Safety Act. There are some other models, for example in the Canada Shipping Act. It seems unfair to us that the person policing the legislation be at the same time the one and final arbiter.

Clause 18.(2) would make those who own and control a dangerous good that is spilled liable for all clean-up costs whether or not they have been at fault. This introduces the concept of liability without the right to put forth a defence. This is, in our view, not only unfair but counter-productive. If one is liable whether or not one is negligent, the tendency might well be to reduce the standard of care, not to increase it.

[Translation]

damné pour une infraction réglementaire s'il établit qu'il a agi avec diligence raisonnable, c'est-à-dire qu'il n'a pas été négligent.

Nous pensons que c'est là une conclusion juste dont le Bill C-18 devrait s'inspirer.

Il existe une différence importante entre les peines prévues en vertu de l'article 7, article relatif aux contraventions, et celles de l'article 6. Étant donné qu'un inspecteur peut invoquer à son gré l'un ou l'autre de ces articles, il peut en résulter des sanctions distinctes et inégales. Nous estimons qu'un inspecteur ne devrait pas pouvoir intentier un procès en vertu de l'article 6 lorsqu'il s'agit d'un délit qui relève, de toute évidence, de l'article 7. Un délit mineur ne devrait pas risquer d'être considéré comme un délit majeur par la seule fantaisie d'un fonctionnaire.

A juste titre sans doute, les sanctions prévues par ce bill sont sévères, mais nous voulons à nouveau attirer votre attention sur une des conclusions de la Commission de réforme du droit du Canada et je cite:

De façon générale, les infractions au règlement ne devraient pas être punissables d'emprisonnement, sauf en cas de conduite délibérée ou négligente, ou d'irrespect d'une ordonnance du tribunal.

En conséquence, nous recommandons la suppression des dispositions de l'article 6 relatives à l'emprisonnement. Si le responsable d'une entreprise commet de façon délibérée un acte qui équivaut à un délit, nous estimons que dans certains cas il est juste qu'il soit passible d'une amende pouvant aller jusqu'à \$100,000 et même d'emprisonnement, à condition que l'on ait de bonnes raisons de croire qu'il agissait en connaissance de cause. Aux termes de la présente loi, le dirigeant d'une société peut être tenu responsable des délits commis par un employé, ce que nous ne trouvons pas juste.

Les inspecteurs devraient non seulement pouvoir inspecter et examiner les registres, mais encore refuser l'entrée au Canada de certaines marchandises et d'ordonner certaines mesures. Compte tenu de la portée extrêmement vaste de ce projet de loi, le jugement exercé par l'inspecteur a une importance capitale. Cependant, ce projet de la loi ne prévoit pas la révision d'un jugement rendu ou d'une ordonnance. Nous citons dans notre rapport l'exemple de *Ontario Occupational Health and Safety Act* qui prévoit un appel de toute ordonnance émise par un inspecteur. Il existe d'autres exemples, comme la Loi sur la marine marchande du Canada. Il nous semble injuste que la même personne soit à la fois chargée de veiller à l'exécution de la loi et d'arbitrer les conflits de façon irrévocable.

L'article 18.(2) rend les personnes qui possèdent ou contrôlent une marchandise dangereuse pouvant être déversée accidentellement, responsables de tous les frais de nettoyage, et ce, qu'elles aient ou n'aient pas été fautives. Un tel principe de responsabilité nie à l'intéressé toute possibilité de se disculper. Selon nous, ce principe est non seulement injuste mais improductif. Si une entreprise est responsable, et indépendamment du fait qu'elle ait été ou non coupable de négligence, elle sera

[Texte]

The third general area of concern is confidentiality. We agree, Mr. Chairman, with the minister's need to know the chemical composition of dangerous goods, that confidentiality must be maintained to protect commercial interests and that in certain cases confidential information must be released to the public. However, we disagree that all confidential information should be released. We suggest only the dangerous properties of a substance specified should be released. We disagree that in the case of danger to public health and safety all confidential information should be released into the public domain. We suggest that dangerous particulars of a product need to be released but such release should be limited to emergency response personnel, such as police and fire personnel, according to their need. We disagree with respect to disclosure of confidential information without consent under Clause 23.(6). We suggest there should be limitations on the scope of the disclosure; it should be allowed only pursuant to specified events, as the bill already provides in Clause 20.(5) and Clause 23.(5)(a) and (b). We disagree with the broad scope of information sharing in Clause 25 and we suggest that it should be limited by way of a requirement for keeping a record of who received such information, and as a safeguard we suggest that when confidential information is improperly disclosed those who disclose it should be liable to compensate any party injured by the disclosure.

• 1545

Those are our introductory remarks, Mr. Chairman. We remain willing to try to respond to questions, and we thank you for this opportunity.

The Chairman: Than you very much, Mr. Stanbury. Before we proceed to the questioning, may I ask if the committee agrees with the brief submitted by the Canadian Manufacturers' Association be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*.

An hon. Member: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Our first questioner is Mr. Penner.

Mr. Penner: Thank you, Mr. Chairman. First of all, welcome back to Parliament Hill, Mr. Stanbury.

Mr. Stanbury: Thank you.

Mr. Penner: It is nice to see you again. I gather from what you said at the outset, Mr. Stanbury, that the Canadian Manufacturers' Association supports the intent of the bill. I am wondering whether in your best judgement you feel that the bill, notwithstanding the particular points that you mentioned which I will follow up shortly, will be effective.

[Traduction]

portée à réduire ses mesures de précautions plutôt qu'à les renforcer.

En troisième lieu, nous nous préoccupons de la divulgation de renseignements confidentiels. Nous reconnaissons, monsieur le président, que le ministre a besoin de connaître la composition chimique des produits dangereux, mais aussi que le caractère confidentiel de ces renseignements doit être protégé dans l'intérêt des entreprises et qu'enfin, dans certains cas, il est nécessaire de divulguer au public certaines données confidentielles. Cependant, nous n'approuvons pas la divulgation systématique de tous les renseignements confidentiels. Nous pensons que seules devraient être divulguées les propriétés dangereuses d'une matière donnée. Même s'il s'agit d'un produit présentant un danger pour la santé et la sécurité publique, nous estimons inutile que tous les renseignements confidentiels relatifs à ces produits soient divulgués. Seule la connaissance de certains détails particuliers d'un produit dangereux a un intérêt pour le public et les informations à caractère confidentiel ne devraient être communiquées qu'au service d'intervention, comme la police ou les pompiers, en fonction de leurs besoins. Nous désapprouvons la divulgation de renseignements confidentiels sans le consentement de la personne qui les a fournis, tel que cela est prévu par l'article 23(6). Nous pensons que la divulgation doit être assujettie à certaines restrictions: Elle ne devrait être possible que dans les cas précis prévus aux articles 20(5) et 23(5)(a) et (b) du bill. Nous désapprouvons également le principe de l'échange de renseignements prévus par l'article 25 et nous proposons l'établissement d'un registre dans lequel seraient indiqués les noms des personnes ayant reçu ces renseignements. A titre de garantie, nous proposons que toute personne ayant indûment divulgué des renseignements confidentiels soit tenue d'indemniser toute partie lésée par suite de la divulgation.

Ces sont donc là, monsieur le président, mes observations d'ouverture. Nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions et nous vous remercions de nous avoir invités.

Le président: Merci beaucoup monsieur Stanbury. Avant de passer aux questions, je voudrais demander aux membres du comité s'ils sont d'accord pour que le rapport présenté par l'Association des manufacturiers canadiens soit annexé au procès verbal de la séance d'aujourd'hui.

Une voix: D'accord.

Le président: Merci.

Notre premier intervenant est M. Penner.

M. Penner: Merci monsieur le président. Tout d'abord, je tiens à vous souhaiter la bienvenue sur la colline parlementaire, monsieur Stanbury.

M. Stanbury: Merci.

M. Penner: Nous sommes contents de vous revoir. D'après ce que vous nous avez dit, monsieur Stanbury, je crois comprendre que l'Association des manufacturiers canadiens approuve l'esprit de ce bill. Indépendamment des quelques points que vous avez soulevés et sur lesquels je vais revenir, pourriez-vous nous dire si vous pensez vraiment que ce projet de loi sera efficace?

[Text]

Mr. Stanbury: I do not know whether any of us here is qualified to say whether or not it will be effective. We have no quarrel with the general objective of the bill. I think we can acknowledge even the necessity of directing Parliament's attention to the pre-transportation stage, as the ministers have called it, reaching back into the manufacturing process at least for the purpose of inspection and monitoring. We think it is not likely to be effective if it attempts to go beyond what we understand to be the concern of the bill, that is the state of goods in the course of transport and how they might be affected by the packaging in a plant and other attempts to deal with all manner of movement of goods within a plant which may be included by this rather general terminology of handling for the purposes of transportation.

Mr. Penner: Well, thank you for that reply, because it leads me into my next question. I was a little confused by the brief referring to only that stage when the goods have been finally prepared for shipping and placed within a shipping area. I am not sure what "finally prepared" in every case would be. I can think of some cases where it would not be a very significant step, final preparation; it could be strapping for example, the final step. However, prior to that, there could have been some careless actions which would place that shipment in such a position that it could be hazardous once it started to move. I wonder if you could spend a little time with the committee just clarifying that stage designated as "finally prepared for shipping".

• 1550

Mr. Stanbury: Perhaps, Mr. Chairman and Mr. Penner, I might ask Mr. Huxley to respond to this question.

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. T. F. Huxley (Solicitor, Steel Company of Canada Limited): I think the problem comes down to what you are trying to achieve. It seems to me that there are two things that you are interested in: You are interested in seeing that people are safe outside plant facilities as well as inside probably, and you are also interested in knowing what in fact is moving that might be dangerous so that if anything did happen, you would have the opportunity to get the information and do something about it.

Our concern is that during the preparation of a product, things happen in plant which are already governed by a lot of existing legislation and that legislation has largely been structured to protect workers. I think most of that legislation's basic direction is health and safety. There are also others, such as the mining act legislation. In any case, what that all boils down to is that, because the worker inside the plant is protected by that legislation, in turn people outside the plant are going to be protected as well. We therefore question the need for another layer of inspection or involvement at that stage. In so far as the desire of the minister to know what is in the goods, he already has that right, pursuant to Clause 23, which I think is the information clause, so he can get that information at any time.

We also have no objection to an inspector seeing how the process is put together—how the goods are actually manufac-

[Translation]

M. Stanbury: Je ne sais pas si nous sommes compétents pour le dire. Nous ne sommes pas opposés à l'objectif général de ce projet de loi. Nous admettons qu'il est nécessaire que le Parlement s'intéresse aux étapes antérieures au transport proprement dit comme l'ont fait valoir les ministres, et intervienne au cours du processus de fabrication à des fins d'inspection et de contrôle. L'objectif de ce projet de loi consiste à permettre l'inspection des marchandises au cours de leur transport ainsi que de l'importance que peuvent avoir leurs emballages et leur déplacement en usine, c'est-à-dire leur manutention en vue de leur expédition.

M. Penner: Je vous remercie pour votre réponse, qui m'amène à vous en poser une autre. Dans le mémoire, on dit que la «manutention» ne devrait être censée avoir lieu que lorsque les marchandises ont finalement été préparées pour l'expédition et placées dans un local réservé à cette fin. Je ne comprends pas très bien. Je ne comprends pas très bien ce que signifie «ont finalement été préparées». Dans certains cas, la préparation finale des marchandises consiste à les fixer par des ligatures et je ne vois pas en quoi cela peut être important. Par contre, un employé peut avoir été négligent avant cette dernière étape et telle ou telle marchandise pourrait se révéler dangereuse dès qu'elle serait transportée. Je voudrais bien que vous nous donniez des précisions sur ce que vous entendez par cette «étape finale de préparation pour l'expédition».

M. Stanbury: Monsieur le président, monsieur Penner, je vais demander à M. Huxley de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Huxley.

M. T. F. Huxley (avocat, Steel Company of Canada Limited): Tout d'abord, cela dépend de ce que l'on cherche. Il y a deux choses qui nous intéressent: nous voulons tout d'abord assurer la sécurité des employés à l'intérieur comme à l'extérieur de l'usine et nous voulons également savoir quelles sont les matières dangereuses transportées, afin de disposer des renseignements nécessaires et prendre les mesures voulues en cas de malheur.

Le processus de fabrication d'un produit en usine est gouverné par de nombreuses lois qui visent essentiellement à protéger les employés. Il existe d'ailleurs d'autres lois, comme les lois régissant l'exploitation des mines. Quoi qu'il en soit, ce projet de loi vise à protéger les gens qui se trouvent à l'extérieur de l'usine puisque les employés le sont déjà. Nous nous demandons s'il serait vraiment utile de procéder à une inspection supplémentaire à ce stade. En vertu de l'article 23, le ministre peut à tout moment demander à connaître la composition des produits en cause.

Nous n'avons pas non plus d'objection à ce qu'un inspecteur supervise l'ensemble du processus de fabrication de tel ou tel

[Texte]

tured. That does not concern us. What we are very concerned about is one inspector who happens to be of the view that certain things should be done, while another inspector deems those things quite acceptable. There we get into a situation where it is difficult to know just what law or regulation you should follow. We therefore suggest that if you exercise your ability under this legislation to apply penalties and to allow an inspector to make orders and that sort of thing, when the goods are finally packaged for shipment, you are in a position there to apply the controls that you are really after. I am not sure if that answers your question.

Mr. Penner: Well, it does in part, but it leads me to ask you further about the minor spill situation. In your brief, you seem to be somewhat distressed that Clause 16.(1) of the previous bill, Bill C-25 is not in Bill C-18. That by the way surprised me as well, and I think the Committee is going to have to examine carefully the reasons that was deleted. However, your overriding concern is that of the layering of administration and quite rightly so. I am not arguing with you about that, but would not Clause 16.(1) of the previous bill in fact do that as well, because as you have already indicated in your reply, matters of this kind, minor spills within the premises of a manufacturing firm, would be covered by provincial legislation.

Mr. Huxley: There are two problems which come up here: The first problem is the wide definition of handling, and the second problem is the reporting of minor spills. If you are dealing with the minor spill situation, our concern is, as you have indicated, that what was in Bill C-25 has not followed through into Bill C-18. That would make us feel much more comfortable because it indicates, under C-25 at least, reporting would be when there was damage or danger to life, health or property, or when it was quite likely that was going to happen as a result of a spill.

• 1555

We would also like to see the bill go a step further to provide some minimum levels that spillage would be allowed. For example, take the situation in my company: once you have made pig iron, you take the pig iron to the BOF or the open hearth and you make steel. In the process of making steel, you have heats. The heat is whenever you have developed a crucible of steel and you are ready to pour it out into a product that can be sold. In our company, that happens on an average of 75 times a day, and every time, there is a spill of some steel onto a containment floor. We do not feel it is appropriate to report all of those spills. That is one of the things we are concerned about in respect to the spill section: that we would be required to make reports in respect to all of those things; we feel we need some limitations.

The same thing happens in respect to the liquor example that Mr. Stanbury raised. In a bottling line, the bottles can become jammed up, resulting in breakage, and liquor spilling all over the floor. Under the terms of this legislation, if you look at the schedule, it is quite easy to see that liquor would fall into one of the classifications of dangerous goods, due to

[Traduction]

produit. Cela ne nous préoccupe pas. Par contre, nous redoutons les divergences d'opinions qui peuvent exister parmi les inspecteurs quant à ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas. On ne sait pas toujours quelle loi et quel règlement invoquer. Pour le bien de ce projet de loi, vous permettez à un inspecteur d'émettre des ordonnances et d'imposer des sanctions à l'étape de la préparation finale des marchandises pour l'expédition, les contrôles que vous recherchez sont bel et bien existants. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

M. Penner: En partie, mais cela m'amène à la question des déversements mineurs. Dans votre rapport, vous semblez déplorer que l'article 16, paragraphe 1 du Bill C-25 ne se retrouve pas dans le Bill C-18. Cela m'a surpris aussi et je pense que les membres du comité devront examiner de près les raisons de la suppression de cet article. Vous semblez redouter, à juste titre d'ailleurs, la multiplication des paliers administratifs. Je ne vois rien à redire à cela, mais ne pensez-vous pas que ce problème existait déjà à l'article 16 paragraphe 1 du projet de loi précédent, dans la mesure, où comme vous l'avez dit, les déversements mineurs survenus dans l'enceinte d'une entreprise de fabrication relèvent des lois provinciales.

M. Huxley: Il faut bien distinguer deux problèmes: Le premier résulte de la définition extrêmement vague du terme «manutention», et le deuxième du principe qui veut que l'on fasse rapport des déversements mineurs. Sur ce dernier point, il est vrai que le bill C-18 ne reprend pas le Bill C-25. Cette disposition nous rassurerait parce qu'elle prévoit, au moins aux termes du bill C-25, que l'on ferait rapport quand on mettait en danger la vie, la santé ou la propriété, lorsqu'il était fort probable que cela arriverait à cause d'un déversement.

Nous voudrions que le bill aille un peu plus loin pour permettre des niveaux minimaux de déversement. Prenons par exemple ce qui se passe dans mon entreprise: Une fois que l'on a fabriqué la fonte en gueuses, on transporte la fonte en gueuses à l'aciérie LD ou à l'acier martin, et on fabrique de l'acier. Pour fabriquer de l'acier, il faut de la chaleur. Il en faut pour mettre en fusion un creuset d'acier pour pouvoir le couler en en faire un produit qui peut être vendu. Dans notre entreprise, cela se produit en moyenne 75 fois par jour, et chaque fois on déverse un peu d'acier en fusion sur le plancher. Nous n'estimons pas qu'il convienne de faire rapport de tous ces déversements. Voici une de nos préoccupations pour ce qui est de la partie concernant les déversements: C'est-à-dire que nous serions obligés de faire des rapports concernant tous ces cas-là, et nous sommes d'avis qu'il nous faut certaines limites.

Il en est de même dans l'exemple des spiritueux que M. Stanbury a mentionné. Lors de la mise en bouteilles des spiritueux, il peut y avoir un blocage de bouteilles, qui fait que les bouteilles se cassent, et qu'il y a de l'alcool qui se déverse sur le plancher. Si l'on regarde l'annexe de ce bill, on constate facilement que l'alcool se classifierait comme un

[Text]

the fact that it is probably explosive—at least it would burn if lighted on fire—and as a result, every time that happened you would have to report that, where it is really not a serious thing in terms of transportation of dangerous goods, from our perspective.

Mr. Penner: Well, putting these two things together—handling and minor spills—I am wondering why you would not advocate that we delete the minor spills section entirely if it is already handled with provincial legislation where damage to property or danger to life was involved. Do we not have in this legislation a duplication that is, in your view, unnecessary?

Mr. Huxley: Oh, we do.

Mr. Penner: In both cases, handling and minor spills. Rather than advocate clause 16(1) from the previous bill wherein . . . You think the whole section, with reference to minor spills, is unnecessary. Is that correct?

Mr. Huxley: Yes, we feel that this bill should not be addressing itself to minor spills in any way, and that there should be some kind of an exception that we would not have to report those things.

Mr. Stanbury: We did not intend faint praise to be taken a recommendation.

Mr. Penner: Okay. Going on to another part, the brief gets that Clause 14.(3), with authorizes the inspector to take measures to ensure a company's operations comply with the legislation and the regulations, should be redrafted to read, "any reasonable measures necessary." Now, using the word "reasonable" introduces the element of disagreement and dispute. I would gather the inclusion of "any reasonable measures necessary" would have to be tied with the introduction into the bill of the requirement for an appeal mechanism. Otherwise, to put that in without an appeal mechanism would be an impossible situation. Would that be a correct interpretation of your brief?

Mr. Huxley: You could do it that way if you so desired. The other way is to simply leave the matter to the courts to define "reasonableness" in the circumstances.

Mr. Penner: I gather you would rather there were another kind of appeal mechanism that would be probably more efficient, less time consuming, and so on. Would that be correct?

Mr. Huxley: That is difficult, as a lawyer, to answer because . . .

Mr. Penner: Yes, I know. You suggested the appeal mechanism. Why did you suggest an appeal mechanism? Why not just leave it to the courts then?

• 1600

Mr. Mackasey: He does not want his client to go to jail, that is why.

Mr. Huxley: If you added the words "reasonable measures necessary" then we would feel much more comfortable because, at least, it would be a situation where it could be dealt with by the courts. There is more to that part. I think the other thing that you are getting at is the issue of the inspector making an order and the fact that we would like to see some

[Translation]

produit dangereux, parce qu'il peut probablement exploser—du moins il brûlerait si on y mettait le feu. Donc chaque fois qu'il y aura de l'alcool de déversé, il faudra faire un rapport, bien que, à notre avis, il ne s'agisse pas d'une situation grave pour ce qui est du transport de produits dangereux.

M. Penner: Si on regroupe ces deux choses-là, la manutention et les déversements mineurs, je me demande pourquoi vous ne préconisez pas de supprimer la partie sur les déversements mineurs si les lois provinciales ont des dispositions à ce sujet lorsqu'il y a risque pour la propriété ou la vie. À votre avis, n'y a-t-il pas dans ce bill un double emploi qui est inutile?

M. Huxley: Bien sûr.

M. Penner: Dans les deux cas—la manutention et les déversements mineurs. Plutôt que de préconiser que l'article 16.1 de l'ancien bill dans lequel . . . vous croyez que tout l'article sur les déversements mineurs est inutile. Est-ce bien cela?

M. Huxley: Oui, nous pensons que ce bill ne devrait pas porter sur des déversements mineurs de quelque façon que ce soit, et que l'on devrait prévoir une exception, pour ne pas nous obliger à faire rapport de ces vécités.

M. Stanbury: Nous ne voulions pas qu'un éloge faible soit compris comme une recommandation.

M. Penner: D'accord. Je vais passer maintenant à une autre partie. Vous dites dans le mémoire que l'article 14.3, qui permet à l'inspecteur de prendre des mesures correctives pour s'assurer que les opérations d'une compagnie sont conformes à la loi et au règlement, devrait être reformulé comme suit: "tout correctif raisonnable et nécessaire". L'emploi du mot "raisonnable" peut donner lieu à des désaccords et des discussions. J'imagine que l'inclusion des mots "tout correctif raisonnable nécessaire" devrait être lié à l'introduction de l'obligation d'avoir un mécanisme d'appel. Il serait impossible d'inclure ces mots sans avoir un mécanisme d'appel. Est-ce une interprétation juste de votre mémoire?

M. Huxley: Vous pourriez le faire de cette façon-là si vous le vouliez. L'autre possibilité serait de laisser le soin aux tribunaux de définir ce qui est raisonnable selon le cas.

M. Penner: Ainsi, vous préféreriez qu'il y ait un autre genre de mécanisme d'appel qui serait probablement plus efficace, qui prendrait moins de temps, etc. Ai-je raison?

M. Huxley: En ma qualité d'avocat, il m'est difficile de répondre parce que . . .

M. Penner: Oui, je sais. C'est vous qui avez proposé un mécanisme d'appel. Pourquoi l'avez-vous fait? Pourquoi ne pas laisser ce soin aux tribunaux, alors?

M. Mackasey: Il ne veut pas que son client aille en prison, voilà pourquoi.

M. Huxley: Si vous rajoutiez les mots «des correctifs raisonnables et nécessaires», nous nous sentirions beaucoup plus rassurés, parce qu'au moins il s'agirait d'une situation qui pourrait être abordée par les tribunaux. Ce n'est pas tout. Vous faites allusion également au fait que nous aimerions avoir la possibilité d'en appeler d'une ordonnance d'un inspec-

[Texte]

type of appeal from an inspector's order. Our concern is that inspectors are humans and they can have bad days like anybody else and, if they happen to have a bad day, you end up with bad orders which could be very damaging to a company and we would like to see some type of procedure for that. In that regard, I think our brief indicates that we would be happy with an appeal mechanism that was either administrative or judicial in nature.

The Chairman: Mr. Penner, this will be your final question.

Mr. Penner: Yes. My final question relates to the industry's awareness of regulations on page 8. There you indicate to the committee that you are:

...willing to discuss with the Ministry alternative mechanisms to alert industry to the impact of the regulations...

Would you be prepared now to share with the committee what these alternatives would be or consist of?

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. Huxley: That is very difficult at this stage, for a number of reasons. I think it is important that the people that are actually involved in this in their day-to-day work in dealing with the regulations—I think, as you are aware, we are looking at three volumes of regulations which, I think, will amount to 2,400 pages—that there was some type of committee formed or an advisory council that could deal with that. These people could be brought together to discuss what would be the best avenue. Our concern is that *The Canada Gazette* simply is not a good enough mechanism.

The Chairman: Mr. Stanbury.

Mr. Stanbury: Perhaps I could just add briefly a reminder that we are speaking here of virtually every manufacturing business in Canada, whether it be three people or three thousand, and although some of us subscribe to *The Canada Gazette*, every businessman in Canada does not. I am sure you are conscious of the fact that when a law like this is passed, it is going to affect every person in businesses of every size where they are handling anything that might be considered to be dangerous goods.

Mr. Penner: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Penner. Before calling upon Mr. McDermid, I wonder if I might have the indulgence of the committee to ask a brief question of clarification to Mr. Huxley.

You referred, Mr. Huxley, to the spills that occur in your own company's plants in the manufacturing process. How do you construe that as being a part of the transportation of the dangerous good?

Mr. Huxley: We do, based on the definition of handling, which we see as being wide enough in scope to deal with that particular thing. Handling is defined as including loading which we, in fact, would be in the process of doing during the pouring of steel and also the packaging of it, I suppose you could say, because in certain cases you are pouring it into ingot moulds. So the scope is quite wide. In the liquor situation that we talked about, it is right on point because, of course, you are

[Traduction]

teur. Cela nous tracasse parce que les inspecteurs sont des êtres humains et ils peuvent avoir des mauvaises journées comme tout le monde, et s'ils ont une mauvaise journée, ils émettent de mauvaises ordonnances qui pourraient être très néfastes à une entreprise. Nous aimerions que le bill prévoit un procédé pour de tels cas. Nous disons d'ailleurs dans notre mémoire que nous serions satisfaits d'un mécanisme d'appel de nature soit administrative, soit judiciaire.

Le président: Monsieur Penner, ce sera votre dernière question.

M. Penner: Bon. Ma dernière question porte sur la connaissance des règlements par l'industrie. A la page 13 vous dites que vous êtes:

...disposé à discuter avec le ministère d'autres mécanismes destinés à informer l'industrie de l'incidence des règlements...

Êtes-vous en mesure à dire au Comité quels seraient ces autres mécanismes?

Le président: Monsieur Huxley.

M. Huxley: C'est très difficile à ce stade-ci, et ce pour plusieurs raisons. Je crois qu'il importe que ceux dont le travail quotidien porte sur les règlements—vous savez sans doute déjà que nous aurons trois volumes de règlements, qui compteront en tout 2,400 pages. Je pense que l'on devrait former un comité ou un conseil consultatif pour discuter de cette question. On pourrait réunir ces gens-là pour parler de la meilleure solution. A notre avis, la *Gazette du Canada*, ce n'est pas ce qui convient le mieux.

Le président: Monsieur Stanbury.

M. Stanbury: Je tiens à vous rappeler en passant qu'il s'agit de presque toutes les entreprises manufacturières au Canada, qu'il y ait trois employés ou 3,000, et même si certains d'entre nous sommes abonnés à la *Gazette du Canada*, ce n'est pas le cas de tous les industriels canadiens. Je suis sûr que vous savez qu'une telle loi, une fois adoptée, aura de l'incidence sur tout le monde dans les entreprises de toutes les tailles, si elles manutentionnent un produit qui pourrait être considéré comme étant dangereux.

M. Penner: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Penner. Avant de donner la parole à M. McDermid, je demande l'indulgence du Comité pour demander un éclaircissement à M. Huxley.

Monsieur Huxley, vous avez parlé des déversements qui se produisent dans les usines de votre entreprise lors des procédés de fabrication. Pourquoi pensez-vous que cela fait partie du transport d'un produit dangereux?

M. Huxley: Nous pensons que la définition de la manutention est assez large pour comprendre pareille situation. On comprend le chargement dans la définition de la manutention, et c'est précisément ce que nous sommes en train de faire quand nous coulons l'acier en fusion et quand nous le moulons, si je puis dire, parce que dans certains cas il faut le couler dans des moules à lingots. Donc l'étendue de la définition est assez vaste. Nous avons déjà parlé des spiritueuses, et c'est un bel

[Text]

putting it into a bottle which eventually is going to be the package that goes out.

The Chairman: Thank you. Mr. McDermid, please.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I understand this bill to be a standardization and I am pleased to see that the CMA are interested in that as well. From my understanding of the bill this is going to allow inspectors of a provincial government to act as inspectors on behalf of the federal government, in other words, you might have one inspector qualified to handle a number of various areas whether it be under provincial or federal jurisdiction. From what I understand from the CMA's representation, they are concerned about a number of inspectors going in and tripping over inspectors from other jurisdictions. Is that correct?

• 1605

Mr. Stanbury: Mr. Chairman, that is partly correct. A province may or may not accept the option of administering this act. If it does, it may or may not designate one inspector to do all inspections for all purposes, and that inspector, even if there is only one, may or may not be able to effectively administer all 400 pages of the regulations of this act as well as all the hundreds of pages of the regulations under the Ontario Occupational Health and Safety Act, et cetera.

We are concerned that the scope of the act is so wide that it will be impractical even if the province does assume a responsibility. But if the province does not assume the responsibility within a year the federal government is to administer the act itself and there is no assurance that in any of the provinces the province will accept the administration of the act. At least the law should not presume that will occur, and if it does occur that one inspection will suffice in the eyes of the province. Perhaps Mr. Huxley would like to add to that.

Mr. Huxley: There is an interesting area that comes up in respect to this whole matter and it happens even within the federal sphere of inspection. We handle explosives in the tapping of open-hearth furnaces, and in that process we have to have special locked cabinets, that sort of thing, and we are subject to unannounced inspections by the RCMP under the federal Explosives Act. I am not certain, at least I am unaware at this stage, whether the RCMP is prepared to give up their right to inspect those things because, as I understand it, explosives, including explosives within the meaning of the Explosives Act, is class 1 of the schedule and is item covered by this act. We in fact would be handling those things pursuant to this act and would therefore, I guess, have two inspectors on that one area.

Mr. McDermid: That may be your interpretation. I do not interpret it that way but I can understand your suspicions. I can appreciate them very much.

You keep harping back to the Ontario Occupational Health and Safety Act, covering some of the areas where you feel that this act overlaps and specifically the safe movement within a

[Translation]

exemple, parce que, bien entendu, on les met en bouteilles, qui finissent par être les récipiendaires qui sont expédiés.

Le président: Merci. A vous, monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Sauf erreur, ce bill vise la normalisation, et je suis bien aise de constater que l'AMC s'intéresse à cela également. Si je comprends bien, le bill va permettre aux inspecteurs provinciaux d'agir en tant qu'inspecteurs au nom du gouvernement fédéral; autrement dit, il y aurait peut-être un inspecteur qui serait compétent dans plusieurs domaines, qu'ils relèvent du gouvernement fédéral ou provincial. Si j'ai bien compris l'exposé de l'Association canadienne des manufacturiers, ces gens se préoccupent du nombre d'inspecteurs qui pourraient, au cours de leur travail, rencontrer des inspecteurs d'autres juridictions. Est-ce juste?

M. Stanbury: Monsieur le président, c'est partiellement juste. Une province peut accepter ou peut ne pas accepter d'administrer cette loi. C'est une option. Si la province accepte, elle peut désigner ou non un inspecteur pour faire tout le travail d'inspection à toutes les fins, et cet inspecteur, même s'il n'y en a qu'un, pourrait ne pas être en mesure de faire respecter efficacement les 2,400 pages que comptent les règlements découlant de cette loi, de même que les centaines de pages de règlements corollaires à la *Ontario Occupational Health and Safety Act*, etc. . .

Ce qui nous inquiète, c'est que la portée de la loi est tellement vaste qu'elle sera impossible à appliquer, même si la province accepte une part de la responsabilité. Cependant, si la province n'accepte pas cette responsabilité d'ici un an, le gouvernement fédéral devra lui-même administrer cette loi, et rien ne garantit que, dans tous les cas, les provinces acceptent d'assurer le respect de la loi. Au moins, dans la loi, on ne devrait pas présumer que cela se produira, et si cela se produit, qu'une seule inspection suffira à satisfaire la province. M. Huxley voudrait peut-être ajouter quelque chose.

M. Huxley: Il se produit une chose assez intéressante dans cette affaire, et cela même au sein de la juridiction fédérale en matière d'inspection. Nous utilisons des explosifs pour éteindre les fours à sole et il nous faut garder ces explosifs dans des armoires spéciales verrouillées, etc.; aux termes de la Loi sur les explosifs, une loi fédérale, la GRC a le droit de venir faire des inspections sans nous prévenir. Sans en être sûr, je ne sais pas à l'heure actuelle si la GRC est disposée à abandonner ce droit d'inspecter ces matériaux, puisque à mon avis, tous les explosifs, y compris les explosifs au sens de la Loi sur les explosifs, sont inscrits à la classe 1 de l'annexe, ce qui fait qu'ils tombent sous le coup de cette loi. Ainsi, en vertu de cette loi, nous aurions la responsabilité de ces explosifs, ce qui ferait deux instances d'inspection pour un seul article.

M. McDermid: C'est peut-être là votre interprétation. Je n'ai pas interprété cette chose de cette façon, mais je comprends vos doutes. Je comprends très bien.

Vous revenez toujours à la *Ontario Occupational Health and Safety Act*, en disant qu'elle couvre certains des domaines abordés par cette loi, et qu'il y a donc chevauchement, précisé-

[Texte]

plant. Is CMA convinced that there is comparable legislation in all provinces of Canada, that does in fact cover the safe movements within a plant, the safety of the worker within a plant? Or are you using Ontario, which I can understand why, as a model and assuming that the status quo was such in other provinces?

The Chairman: Mr. Stanbury.

Mr. Stanbury: Mr. Chairman, I do not think we are in a position to speak for all the provinces in terms of that kind of legislation, but it simply points up the fact that the health and safety within a plant is something that is clearly within provincial jurisdiction. I would expect that it would be a jurisdiction assumed by any provincial government but that one would find it surprising to try to deal with that kind of consideration in a federal statute on the subject of transportation. I suppose, if the federal government has the power and the desire to deal with the safety of internal operations of plants, that is something we might be able to offer a comment on, but here we are attempting to comment on the appropriateness and enforceability and practicality of a bill which is apparently for the purpose of ensuring the safe transport of goods. Although we can understand the necessity of federal authority being concerned about the packaging of those goods in a plant, which will end up in a form of transportation that is clearly a matter of concern to the federal government, we are trying to point out that this bill goes far beyond a concern with the packaging of goods which will end up in the transportation system. Deliberately or not—I cannot imagine it would be deliberately so—it affects the movement of goods within a plant which has nothing to do with the actual process of transporting them from one plant to another or from one city to another. Is that . . .

• 1610

Mr. McDermid: I can really appreciate your concern and I know what you are getting at. You would request a redefinition of "transportation of goods", of the word "transportation" as it applies specifically to a plant. Would you, for example, feel that transportation between plant "A" and plant "B", which may cross an open area, an area that, although it is on plant property, may go by rail car or whatever from one area to another, should be covered or are you suggesting that just off-property? Stelco probably does transporting like that; I do not know. I am just assuming they would.

Mr. Stanbury: Our submission would be that the concern of a transportation law should be with the goods when they leave the company property.

Mr. McDermid: I just think of dangerous goods being transported between plant "A" and plant "B", whether it be on the same property or the same company, which could in fact endanger an area, its being—and I cannot give you an example—but its being a dangerous commodity, and an acci-

[Traduction]

ment pour ce qui est des mouvements sûrs au sein d'une usine. L'Association canadienne des manufacturiers est-elle convaincue qu'il existe une loi comparable dans toutes les provinces du Canada, couvrant véritablement la question des mouvements sûrs au sein d'une usine, de même que la sécurité des travailleurs dans l'usine? Utilisez-vous plutôt l'Ontario comme modèle, et je comprendrais pourquoi, en prétendant que le statut quo est le même dans les autres provinces?

Le président: Monsieur Stanbury.

M. Stanbury: Monsieur le président, je ne crois pas que nous soyons en mesure de parler au nom de toutes les provinces en ce qui concerne ce genre de loi, mais nous soulignons simplement le fait que la santé et la sécurité au sein d'une usine sont des domaines qui relèvent clairement de la juridiction provinciale. Je pense bien que c'est là un domaine de responsabilité accepté par tous les gouvernements provinciaux, et que l'on pourrait s'étonner de constater que l'on essaie de réglementer ce domaine dans un statut fédéral portant sur les transports. Je présume que si le gouvernement fédéral a le pouvoir et le désir de s'occuper de la sécurité du fonctionnement interne d'une usine, c'est là une question dont nous pourrions discuter, mais dans le cas présent, nous tentons de faire connaître notre avis sur l'opportunité et les possibilités d'application d'un bill visant apparemment à assurer le transport sûr des marchandises. Bien que nous reconnaissons la nécessité pour les autorités fédérales de s'intéresser à l'emballage en usine de marchandises, lesquelles seront acheminées par un moyen de transport ou un autre, nous essayons de signaler ici que le bill a l'étude déborde la simple question de l'emballage de biens qui seront ensuite mis entre les mains de transporteurs. Et que cela soit intentionnel ou non,—je ne peux pas imaginer que cela soit intentionnel—cela touche le mouvement des biens dans une usine, question qui n'a rien à voir avec le véritable processus de transport de ces produits d'une usine à une autre ou encore d'une ville à une autre. Est-ce que . . .

M. McDermid: Je comprends très bien vos inquiétudes et je vois où vous voulez en venir. Vous aimeriez qu'on redéfinisse «le transport des marchandises» et le mot «transport» dans son application au niveau d'une usine. Pensez-vous par exemple que le transport de produits de l'usine A à l'usine B, en supposant que le trajet que doivent suivre ces marchandises passe par des espaces ouverts situés sur le terrain de l'usine et qu'on les transporte soit par chemin de fer ou par un autre moyen de transport, doit être traité par le bill, ou proposez-vous que seul le transport des produits sur des propriétés autres que les propriétés des usines soit couvert par la loi? La Stelco assure vraisemblablement des services de transport de ce genre; mais je n'en suis pas sûr. Je m'imagine qu'ils le font.

M. Stanbury: Notre thèse serait que la loi sur le transport des marchandises ne devrait s'appliquer qu'une fois les produits sortis des limites des propriétés des usines.

M. McDermid: Je pense tout simplement que le transport de marchandises dangereuses entre une usine A et une usine B, qu'il s'effectue sur la même propriété ou dans la même usine, pourrait mettre en danger une certaine région—je ne peux pas vous en donner un exemple—mais prenons n'importe quel

[Text]

dent between plant "A" and plant "B" on the same property could harm an area. Am I getting too narrow?

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. Huxley: I am left in the position where it seems to me that, if we are protecting workers regularly by our activities—and the fact is that, at least in Ontario, we have very strong legislation to deal with worker safety—if we are protecting workers in-plant in respect to those in-plant movements whether they be by rail car or truck conveyor belt or whatever it happens to be, there is no need to be overly concerned about areas around the plant facility itself. In respect to our operations, that happens a lot: movement from one area of the plant over to another area, and all those things are, of course, governed by health and safety legislation or mining act legislation and so forth.

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, I am just concerned about one thing, and that is that you constantly refer to Ontario legislation and throw Ontario up as an example. I am from Ontario and I am naturally proud to hear that, but I must remind the CMA that we are talking about a bill that is going to go from coast to coast and is going to affect all provinces.

Just a final comment, if I might, Mr. Chairman. I do appreciate the brief very much and I do agree wholeheartedly with the concern of CMA about an appeal procedure from a decision of an inspector. I think that is something that we should take a long, hard look at.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Stanbury: May I just respond briefly to the comment? We appreciate your understanding. We would just say on your point of questioning that we would ask the committee whether the committee, or the government, or Parliament, intends to legislate the activities within a plant simply because a province might not have occupied its jurisdiction in that respect. We are not in a position to say whether all provinces have done this as thoroughly as Ontario has, but is that the intention of this bill, to regulate what happens if, for instance, Seagram's spills some liquor while it is filling some bottles?

Mr. McDermid: No, Mr. Chairman, I cannot speak for the committee but I would not interpret it that way, that is for sure. Thank you.

The Chairman: Thank you very much. Monsieur Deniger, s'il vous plaît.

M. Deniger: Merci monsieur le président.

Monsieur le président, les questions que je voudrais poser portent davantage sur le mémoire, c'est-à-dire les pages 13 et suivantes du mémoire et, en particulier, sur le chapitre qui concerne les communications de renseignements et l'administration de ces renseignements.

Présentement, la Commission canadienne des transports, par son comité des chemins de fer a une division, les Commodités

[Translation]

produit dangereux... et un accident entre l'usine A et l'usine B d'une même entreprise sur une même propriété pourrait survenir et mettre en danger toute la région. Trouvez-vous que je limite trop la portée de la question?

Le président: Monsieur Huxley.

M. Huxley: En ce qui me concerne, il me semble que si nous assurons régulièrement la protection des travailleurs de par nos activités—et le fait est qu'en Ontario nous disposons de lois très strictes concernant la sécurité des travailleurs—si donc nous assurons la protection de ces travailleurs en ce qui concerne les déplacements à l'intérieur de l'usine, que ceux-ci s'effectuent par wagon, camion, convoyeur ou un autre moyen, il n'y a pas lieu de trop nous préoccuper des espaces qui entourent les installations de l'usine elle-même. Cela se passe beaucoup dans nos opérations: on déplace des produits d'un endroit à un autre dans l'usine, et toutes ces choses sont bien sûr régies par les lois sur la santé et la sécurité ou par les lois sur l'exploitation minière etc.

Le président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Monsieur le président, il y a une chose qui m'inquiète: vous faites sans cesse référence aux lois de l'Ontario et vous citez l'Ontario en exemple. Je suis moi-même natif de l'Ontario et je suis heureux de vous entendre parler de ma province, mais je dois rappeler à l'AMC que nous parlons d'un bill qui doit s'appliquer à l'échelle du pays tout entier et qui touchera toutes les provinces.

Un dernier commentaire, si vous me le permettez, monsieur le président. L'exposé m'a beaucoup intéressé et je suis tout à fait d'accord avec l'intérêt que porte l'AMC envers l'établissement d'une procédure pour pouvoir en appeler d'une décision prise par un inspecteur. Je pense que c'est là quelque chose que nous devons étudier de très près.

Le président: Merci beaucoup.

M. Stanbury: Puis-je répondre brièvement à ce commentaire? Nous vous savons gré de comprendre nos inquiétudes. Nous aimerions savoir si le Comité a l'intention ou si le gouvernement ou le Parlement a l'intention de réglementer les activités dans une usine pour la simple raison qu'une province n'aurait peut-être pas exercé sa compétence dans le domaine. Nous ne sommes pas en mesure de dire si toutes les provinces l'ont fait d'une façon aussi poussée que l'Ontario, mais le bill vise-t-il à réglementer, par exemple, un déversement d'alcool chez Seagram lors du remplissage des bouteilles?

M. McDermid: Non, monsieur le président, je ne peux pas parler au nom du Comité, mais je n'interprète pas le bill de cette façon. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Merci.

Le président: Merci beaucoup. Mr. Deniger, please.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, my questions relate more to the brief, namely to page g of the brief, in particular the chapter relating to the disclosure of information and the administration of such information.

At the present time, the Canadian Transport Commission, through its Railway Transport Committee, has a dangerous

[Texte]

dangereuses, qui applique les règlements... Est-ce que le système de traduction fonctionne, monsieur le président, ou devrais-je recommencer?...

Mr. Stanbury: I was just asking for a copy of the French version of our brief, which we do not have with us but which the Clerk will be able to give to us... so I can find your reference.

M. Deniger: Alors, je recommence. Monsieur le président, les questions que je voudrais poser visent le chapitre 7 du mémoire et, plus particulièrement, la communication des renseignements et l'administration de ces renseignements.

La Commission canadienne des transports, par son comité des chemins de fer, a une division qui s'intéresse uniquement à la réglementation du transport des commodités dangereuses. Le livre de cette réglementation s'appelle communément, dans le langage des affaires, le *Red Book*. Ma question, à ce moment-là, s'adresse à un des témoins, qui pourrait y répondre. Vous dites, à la page 13, que le ministre peut avoir besoin de réunir certains renseignements afin de déterminer si un produit tombe ou ne tombe pas dans le champ d'application de cette loi.

Est-ce qu'un des témoins est en mesure de m'indiquer de quelle façon la Commission canadienne des transports s'y prend pour déterminer si, oui ou non, un des produits tombe dans le champ d'application du *Red Book*? Comment est-ce qu'un des employés du ministère des Transports peut savoir, si, justement une de ces substances-là tombe dans le champ de la réglementation du ministère des Transports?

M. Stanbury: Monsieur Lipsett, s'il vous plaît.

Le président: Monsieur Lipsett.

Mr. Roy A. Lipsett (General Traffic Manager, Union Carbide Canada Limited): As I understand it, the regulations for dangerous goods under the red book are for the most part clearly defined and set forth in a schedule, which lists specifically the substances that are regulated. In addition to that, there are criteria that are used to determine whether a good is dangerous or not. One of our major concerns is that the criteria proposed in the new dangerous goods code of regulations which would fall under this bill are significantly different from the Canadian Transport Commission regulations under the red book.

M. Deniger: Mais de quelle façon la réglementation serait-elle différente? Ce sont quand même des substances qui sont transportées par chemins de fer. Une des critiques qu'on adressait à la Commission canadienne des transports était qu'elle était justement en retard sur l'industrie pétro-chimique qui, elle, développe de façon quasi quotidienne de nouveaux produits chimiques qui, parce qu'ils sont nouveaux, n'ont pu être inclus parmi les commodités dangereuses de la Commission canadienne des transports.

Mr. Lipsett: Yes, I believe that is only part of the problem, the disparity between the proposed new code and the Canadian Transport Commission regulations. Our main concern is that

[Traduction]

commodities division which applies the regulations... Is the interpretation system working, Mr. Chairman, or should I start again?

M. Stanbury: Je demandais un exemplaire de la version française de notre mémoire, que nous n'avons pas avec nous, mais que le greffier pourra nous donner... afin que je puisse trouver votre citation.

Mr. Deniger: I will start again. Mr. Chairman, my questions relate to chapter 7 of the brief, and more specifically to the disclosure of information and the administration of such information.

The Canadian Transport Commission, through its Railway Transport Committee, has a division involved solely with regulating the transport of dangerous commodities. This book of regulations is commonly referred to as the Red Book. My question is for any of the witnesses who can answer it. On page 9, you say that the minister will need to collect certain information, particularly to determine whether or not a product is one to which the act should apply.

Could any of the witnesses tell me how the Canadian Transport Commission goes about determining whether a product is covered by the Red Book? How can Department of Transport employees know whether these substances come under the Department's regulations?

Mr. Stanbury: Mr. Lipsett, please.

The Chairman: Mr. Lipsett.

M. Roy A. Lipsett (directeur des transports généraux, Union Carbide Canada Limited): Si je comprends bien, les règlements concernant les marchandises dangereuses visées par le Livre rouge sont en grande partie clairement définis et exposés dans une annexe, laquelle énumère exactement quelles substances sont soumises à la réglementation. Qui plus est, on se sert de certains critères pour savoir si une marchandise est dangereuse ou pas. L'une de nos principales préoccupations, c'est que les critères proposés dans les règlements du nouveau code sur les marchandises dangereuses qui tomberont sous le coup de ce bill diffèrent considérablement des règlements de la Commission canadienne des transports contenus dans le Livre rouge.

Mr. Deniger: But how would the regulations be different? After all we are talking about the same substances and they are transported by rail. One of the criticisms made of the Transport Commission was that it was behind the petrochemical industry, which is developing new chemicals almost daily, and because these products are new they have not yet been included among the dangerous commodities listed by the Canadian Transport Commission.

M. Lipsett: Oui, je pense que ce n'est qu'une partie du problème, c'est-à-dire l'écart entre le nouveau code proposé et les règlements de la Commission canadienne des transports.

[Text]

the proposed code is a major departure from standards that have been in effect for a number of years in North America.

M. Deniger: Monsieur le président, ce que ce bill vise, c'est prévenir des incidents majeurs comme celui de Mississauga. À la page 14 du même mémoire, il est indiqué, et je cite:

Lorsqu'une entreprise spécifie comme question de fait qu'une substance possède certaines propriétés dangereuses, la divulgation de ce renseignement ne pose pas de problème pourvu que le caractère confidentiel soit préservé.

• 1620

L'employé de chemin de fer qui va transporter ce produit dangereux, ou le camionneur qui va transporter ce produit dangereux ne devrait-il pas justement connaître la nature de ce produit et savoir qu'il est dangereux? Et ne devrait-il pas y avoir une indication quelque part sur le camion ou sur le conteneur indiquant les propriétés de cette substance pour que lorsque les pompiers arrivent pour combattre pour que lorsque les pompiers arrivent pour combattre le fléau, le malheur, l'écoulement ou quoi que ce soit, ils soient en mesure de savoir exactement de quoi il s'agit afin d'employer les bons produits chimiques pour éteindre le feu.

The Chairman: Mr. Lipsett.

Mr. Lipsett: Yes, I believe that is a legitimate statement to make, that the emergency response people should be aware of the nature of the goods being transported. But there is still some concern that the code actually achieves that objective and perhaps even goes beyond the point to which it should go.

M. Deniger: Je me réjouis de la réponse du témoin, monsieur le président, mais ce n'est pas cela que le document dit. Le document semble vouloir priver le public de la spécificité des commodités dangereuses. Et le témoin nous dit que, non, au contraire, il voudrait que cela soit rendu public et j'appuie le témoin. Mais alors, quelle est notre position exactement? Lorsque c'est vraiment dangereux, est-ce que vous êtes d'accord pour déclarer publiquement qu'une substance qui doit être transportée est dangereuse?

The Chairman: Mr. Stanbury.

Mr. Stanbury: Mr. Chairman, I am not sure whether or not I answered this question in my previous remarks when I said that we understand the necessity for release of this kind of confidential information, such as a precise formula, to emergency response personnel, but that there should be a limitation on how far that kind of confidential information goes so that valid commercial interests can be protected. But perhaps the hon. member is suggesting that that is not sufficient.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: A la page 14, vous dites:

Si un fonctionnaire croit que les renseignements fournis par une entreprise concernant une substance indiquent que celle-ci est dangereuse et que cette opinion est divul-

[Translation]

Nous voulons surtout que le code proposé soit un changement majeur par rapport aux normes qui sont en vigueur en Amérique du Nord depuis un certain nombre d'années.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, this bill is designed to prevent major incidents such as the one that occurred at Mississauga. On page 9 we read and I quote:

When a company specifies as a matter of fact that a substance has certain dangerous properties, there is no problem if that information is released if confidentiality is maintained.

Should not the railway worker or the trucker who transports the dangerous product know what the product is and that it is dangerous? And should there not be a label somewhere on the truck or the container stating the properties of the substance so that when the firemen arrive to put out the fire, or deal with the leak or whatever, they would know exactly what product is involved in order to use the correct chemicals to put out the fire?

Le président: Mr. Lipsett.

M. Lipsett: Oui, je crois que c'est un point valable, c'est-à-dire que le personnel d'urgence devrait connaître la nature des produits qui sont transportés. mais on se demande toujours si le code atteint réellement cet objectif, et s'il ne va pas même trop loin.

Mr. Deniger: I am happy to hear the witness's answer, Mr. Chairman, but that is not what is stated in the document. The document seems to suggest that the public should not know exactly what kind of dangerous goods are involved. Yet the witness has said that on the contrary, he would like this information to be made public, and I support him in that. But what is your position exactly? When a product is truly dangerous, do you agree that there should be a public statement that a substance to be transported is dangerous?

Le président: M. Stanbury.

M. Stanbury: Monsieur le président, je ne sais pas si j'ai répondu à cette question plus tôt quand j'ai dit que nous comprenons qu'il est nécessaire de divulguer ce genre de renseignements confidentiels, par exemple une formule chimique précise, au personnel d'urgence, mais qu'il devrait y avoir une limite sur l'étendue de la divulgation des renseignements confidentiels afin de protéger des intérêts commerciaux valides. Mais peut-être que le député veut dire que ce n'est pas suffisant.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: On page 9 you state:

If a government official believes the information the company has provided on a substance indicates the substance is dangerous, and that opinion is disclosed to the public, the company may suffer adversely as a result.

[Texte]

guée au public, l'entreprise peut en subir des résultats néfastes.

Encore une fois, respectueusement, je considère que cela est favorable à l'initiative d'une compagnie. Mais lorsqu'elle met en danger la vie des gens, des camionneurs ou des cheminots, je ne suis pas d'accord. Et je ne peux pas être d'accord avec votre chapitre 7 lorsque vous dites que l'entreprise peut avoir des résultats néfastes si on divulgue cette opinion. Au contraire, je pense que si la substance de cette compagnie-là est dangereuse, la compagnie a l'obligation de rendre publique cette information-là pour que les fléaux comme celui que mon collègue a connu dans son comté de Mississauga ne se répètent pas. Imaginez, si on transporte des produits dangereux et que ces produits dangereux ne sont pas clairement identifiés, comment voulez-vous combattre un feu ou un sinistre quelconque à ce moment-là?

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. Huxley: We have already indicated that we suggest that this bill require that the dangerous particulars of a product be specified. We suggested that they be limited to emergency personnel because you can look at a lot of things and you can see them as being extremely dangerous, but you have to weigh that danger against the quantities involved, where they happen to be moved, and that sort of thing. It seems that emergency-response personnel who have to deal with these sorts of things all the time are the best people to decide how to go about handling them. I suppose what it boils down to is that sometimes a little information can be bad if you do not have all the information and the difficulty is how much information to give. If you are giving dangerous particulars, that obviously is what people are interested in; they are interested in knowing what in fact is dangerous about the substance. They do not necessarily have to know the formula to understand what is dangerous.

M. Deniger: Monsieur le président, j'aimerais savoir ce que veut dire exactement *emergency service, emergency response personnel*.

M. Stanbury: Police.

• 1625

M. Deniger: Les pompiers? Ce qui m'inquiète encore une fois, ce sont les petites villes—remarquez que Mississauga n'en est pas une—mais est-ce que tous les pompiers de tous les centres canadiens sont au courant?

The Chairman: Mr. Stanbury.

Mr. Stanbury: I think there are two concerns. We understand your point very well, but we have two concerns which we would appreciate you considering. One is that all confidential information need not be made public, even that information which is not relevant to the danger. This bill, as we understand it, would permit all the confidential information about particular goods to be made public, regardless of whether or not it is the dangerous properties which are being dealt with. Secondly, if the dangerous properties are disclosed then there are, obviously, people who need to know those dangerous properties and we accept that necessity.

[Traduction]

Here again, I would respectfully submit that this favours a company's initiative. But when it endangers the lives of truckers or railway men, I have to draw the line. I also cannot agree with you when you state in chapter 7 that the company may suffer adversely because the opinion is disclosed. On the contrary, I think that if the company's substance is dangerous, it has an obligation to make this information public so that disasters such as the one experienced by my colleague from Mississauga are not repeated. If dangerous products are transported without being clearly identified, how can you possibly fight a fire or deal with a disaster?

Le président: M. Huxley.

M. Huxley: Nous avons déjà dit que nous proposons qu'il soit stipulé dans ce bill que les propriétés dangereuses d'un produit doivent être précisées. Nous avons dit que ce genre de renseignements pourrait être limité au personnel d'urgence, parce que l'on peut considérer bien des facteurs et les considérer extrêmement dangereux, mais il faut tenir compte des quantités en question, de l'endroit où l'on transporte les produits, etc. Il me semble que le personnel d'urgence appelé à faire face à ce genre de situation tout le temps est le mieux en mesure de décider comment y faire face. On pourrait dire en résumé qu'il peut être mauvais de n'avoir que des renseignements fragmentaires, si l'on ne peut pas tous les avoir, et le problème est de savoir combien de renseignements il faut fournir. Évidemment, ce que l'on veut connaître, ce sont les propriétés dangereuses d'un produit; on veut savoir en quoi la substance est dangereuse. Il ne faut pas forcément avoir la formule chimique pour savoir ce qui est dangereux.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, I would like to know exactly what is meant by *Service d'urgence, personnel d'urgence*.

Mr. Stanbury: Police.

Mr. Deniger: The firemen? My concern is again for the small towns, of course Mississauga is not that small, but have all the firemen in all the towns in Canada been informed?

Le président: Monsieur Stanbury.

M. Stanbury: Il faut tenir compte de deux choses. Nous comprenons très bien ce que vous voulez dire, mais il faut que vous teniez compte de deux choses: tout d'abord, tous les renseignements confidentiels ne sont pas nécessairement rendus publics, même les renseignements qui n'ont rien à voir avec les risques. Si j'ai bien compris le projet de loi cependant, il autoriserait la divulgation de tous les renseignements confidentiels, qu'il s'agisse ou non des propriétés dangereuses. Deuxièmement, si l'on divulgue les propriétés dangereuses, c'est qu'il y a de toute évidence, des personnes qui ont besoin de les connaître et nous l'acceptons.

[Text]

M. Deniger: Je voudrais savoir du témoin ce qu'il veut dire par *a little information will go a long way*. J'ai mal saisi. Est-ce qu'il veut sous-entendre qu'il est préférable que le public canadien ne sache pas qu'une marchandise, qui est transportée du point A au point B, n'est pas dangereuse, qu'elle est un peu dangereuse, qu'elle est très dangereuse ou qu'elle est extrêmement dangereuse. Qu'est-ce qu'il veut dire?

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. Huxley: I think what I am saying is that a little knowledge can be a dangerous thing in certain circumstances, and this same thing applies in respect to firemen, policemen and emergency personnel. It seems to me that if I were a fireman the thing I would be interested in knowing is how do I deal with this particular dangerous commodity, not what its actual chemical formula is. The problem is that most people do not understand chemical formulas of even simple things such as the products they use in their kitchens. What they need to know, though, is what in fact about the particular substance is dangerous and what they do to prevent themselves from being injured. That is why in respect to aerosol cans we have explosive signs, labels and so forth, put on them. We do not actually tell the people what is in a can because that is not going to be of any assistance to them. They know whether or not the product works on their hair and that is all they really are concerned about. The next concern is how do I protect myself from that thing exploding and causing me injury.

In respect to the firemen, it is my understanding that there is a central number maintained by the Department of Transport in Ottawa for people to call into, this would be emergency people, to obtain information as to how to deal with certain dangerous chemicals. I understand it works on the basis of not a chemical formula but on a four-digit number which is placed on the package container holding those dangerous chemicals. This is indexed and by calling in this number, which is a twenty-four-hour-a-day number, they can get the information they need in order to deal with that particular commodity and neutralize the danger to the public. That way the Transport department is content because they are able to do their job, which is an important thing, and at the same time industry is content because at least industry can maintain confidentiality in respect of formulas which they develop through their business.

The Chairman: A final question.

M. Deniger: Est-ce que justement, votre principal souci, votre principal tracas n'est pas de préserver l'image de vos marques de commerce?

Mr. Huxley: I think that really is the issue. The issue is how can you balance the concerns of the public in terms of protecting themselves against the dangerous movement of goods and yet at the same time maintain this kind of confidentiality in respect of formulas which are pretty special things between various companies.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Mr. Mayer, please.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. At the risk of beating the thing to death, I would like to pursue a little

[Translation]

Mr. Deniger: I would like to know what the witness means by *a little information will go a long way*. I did not get that clearly. Does he mean that it is preferable that the Canadian public not know that goods transported from Point A to Point B are either not dangerous, a little dangerous, very dangerous or extremely dangerous. Is that what he meant?

Le président: Monsieur Huxley.

M. Huxley: Je voulais tout simplement dire qu'il est parfois dangereux d'en savoir trop dans certaines circonstances, et ce peut être le cas des pompiers, les policiers et le personnel d'urgence. Si j'étais pompier, je voudrais surtout savoir ce qui convient de faire de ce produit dangereux et non quelle est sa formule chimique. De toute façon, rares sont ceux qui comprennent ces formules chimiques, même s'il s'agit de produits aussi simples que les produits ménagers. Ce qu'ils doivent savoir cependant, c'est ce qui présente un danger quelconque dans un produit donné et ce qu'il faut faire pour éviter tout danger. C'est pourquoi on trouve le symbole de l'explosion sur les bombes aérosols par exemple; on ne dit pas ce qu'il y a dans la canette, parce que cela ne serait d'aucune utilité. L'acheteur s'inquiète surtout de savoir si le produit réussira à maintenir ses cheveux en place. Ensuite, il se demandera comment il peut se protéger des blessures que pourrait provoquer une explosion.

En ce qui concerne les pompiers, je crois que le ministère des Transports à Ottawa a publié un numéro que peut composer le personnel d'urgence pour obtenir des renseignements sur les précautions à prendre lorsqu'il s'agit de produits chimiques dangereux. Plutôt que d'inscrire une formule chimique sur le produit, on inscrit un numéro de quatre chiffres sur le contenant. En composant le numéro de ce service, où l'on répond 24 heures par jour, on peut obtenir des renseignements sur le produit en cause afin d'éviter tout danger pour la population. Le ministère des Transports est satisfait, parce qu'il peut faire son travail, ce qui est important, et l'industrie est également satisfaite parce qu'elle peut conserver le secret de ses formules.

Le président: Une dernière question.

Mr. Deniger: Is not your main concern to preserve your trade marks?

M. Huxley: Là est la question. Comment peut-on concilier la protection du public contre les produits dangereux, et le secret nécessaire pour protéger les formules qui comptent beaucoup pour les compagnies.

Le président: Merci, monsieur Deniger. Monsieur Mayer, s'il vous plaît.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Au risque de paraître fastidieux, j'aimerais continuer dans la

[Texte]

further what Mr. Deniger has said. My concern is somewhat the same and I will relate it in terms of an experience we had in Manitoba back in March when we had a spill of vinyl chloride. Vinyl chloride, is, in certain concentrations, a carcinogenic chemical. It is capable of causing a certain amount of damage at high concentrations but the main property that it has is that it is very explosive; so the main problem there was at impact, when they had the derailment; but, subsequent to that it took a long time for the people of that area to become sufficiently aware, to the point where they were assured that once they got past the initial wreck, there was not really as much danger to them. You talked about confidentiality; my concern is, who decides what is confidential? When you say, and I agree with you totally, that a little bit of information can be bad, my predilection would be that total information is the only way you can possibly proceed. I, for the life of me, cannot understand—well, let me back up. Chemistry was not really my forte at school, but we have chemistry teachers from coast to coast and chemicals are chemicals. You are going to find that if formulas are available, you are going to prevent a certain amount of foolish things from happening simply because a chemistry teacher in a local high school will know that you should not put certain things on a fire to put it out, or that you should not be doing what you are doing because it is exactly the opposite or the wrong thing to do. I, for one, cannot visualize what kind of products you would be talking about. You talked about what kind of information should be released in terms of protecting the shipper. It seems to me that shippers are mostly protected with patents, with copyrights, things like that, to protect their formulas. Vinyl chloride is vinyl chloride. It is a monomer. Nitroglycerine is nitroglycerine; chlorine gas is chlorine gas and what is the formula that is involved there. I would be interested in knowing some of the specific kinds of products that need to be protected because of confidentiality.

• 1630

The Chairman: Who wants to take that one up? Mr. Huxley?

Mr. Huxley: I think what you are talking about in terms of vinyl chloride, that really is not an issue in the discussion that is being raised by this gentleman over here, because you are right, vinyl chloride is vinyl chloride. The situation you are concerned with is how to get information concerning what is involved in the derailment or whatever it happens to be, to the appropriate personnel quickly so that it can be dealt with, and to reduce, minimize, the amount of time it takes, so that if in fact there happens to be a chemical involved that is particularly dangerous and requires a certain type of treatment, that treatment can be applied. In that respect, this delegation supports completely the idea of having an emergency number where people can phone and get the information they require.

I think the only concern we raised in our brief about that was; at least try to get one number per province or hopefully one number for the whole of Canada. If that was done, then

[Traduction]

même veine que M. Deniger. J'entretiens les mêmes préoccupations et je vous parlerai d'un cas qui s'est produit au Manitoba en mars lorsqu'il y a eu déversement de chlorure de vinyle, qui est cancérigène. Sous une certaine concentration, le chlorure de vinyle est un produit chimique cancérigène. Si la concentration est grande, il peut causer certains dommages, mais sa principale propriété, c'est d'être très explosif; le principal problème est donc celui de l'impact, au moment du déraillement. Toutefois, ensuite, il a fallu un certain temps avant que les gens de la région soient suffisamment prévenus, avant qu'ils sachent de façon certaine que, une fois passé le lieu même du déraillement, ils ne couraient plus de véritable danger. Vous avez parlé de confidentialité; ce qui me préoccupe, c'est de savoir qui décide de ce qui est confidentiel. Je suis entièrement d'accord avec vous quand vous dites que obtenir seulement quelques renseignements pourrait être mauvais, j'ai tendance à croire que la seule façon de procéder, c'est d'obtenir tous les renseignements. Pour l'amour du ciel, je ne peux absolument pas comprendre... eh bien, je me rétracte. La chimie n'a jamais été ma matière forte à l'école, mais nous avons des professeurs de chimie d'un océan à l'autre, et les produits chimiques sont ce qu'il sont. Il me semble que si les formules étaient disponibles, on pourrait prévenir un certain nombre d'accidents stupides, simplement parce que le professeur de chimie de l'école secondaire de l'endroit saura qu'on ne doit pas utiliser le feu pour régler la situation, ou qu'on ne doit pas agir de telle façon, puisque dans le cas donné, il faut faire exactement le contraire. Quant à moi, je ne puis absolument pas concevoir de quel produit il s'agit. Vous avez parlé des renseignements qui devraient être connus pour protéger l'expéditeur. Il me semble que, dans la plupart des cas, les expéditeurs protègent leur formule grâce à des lettres patentes, des droits, etc. Le chlorure de vinyle est exactement ce qu'il est. Il s'agit d'un monomère. La nitroglycérine n'est que de la nitroglycérine; le gaz chlorhydrique, c'est du gaz chlorhydrique, et tout le monde connaît la formule. J'aimerais connaître plus en détail le type de produit dont la formule doit être protégée par la confidentialité.

Le président: Qui veut répondre à cette question? Monsieur Huxley?

M. Huxley: A propos du chlorure de vinyle, je crois que cela ne fait pas partie de la question soulevée par ce monsieur là-bas, car vous avez raison, le chlorure de vinyle n'est que du chlorure de vinyle. Ce qui vous préoccupe, c'est la façon d'obtenir les renseignements relatifs aux produits déversés lors d'un déraillement, ou de tout autre accident. Vous voulez savoir comment communiquer rapidement ces renseignements aux personnes responsables, afin de réduire, de diminuer le temps requis pour agir; ainsi, s'il s'agit d'un produit chimique particulièrement dangereux et qui exige un certain traitement, ce traitement pourra être appliqué. A ce sujet, notre délégation appuie entièrement l'idée d'adopter un numéro d'urgence où les gens pourraient téléphoner et obtenir les renseignements nécessaires.

A ce sujet, la seule préoccupation manifestée dans notre mémoire était la suivante: il faudrait au moins essayer d'obtenir un numéro par province, ou mieux, un numéro pour

[Text]

the system that I referred to earlier, this 24-hour system that is maintained by the Department of Transport, could be brought into play; the information could be given to the appropriate emergency personnel and the problem would be solved without any concern. It seems to me as well, in talking about rail movement, if you are talking about vinyl chloride, if I recall correctly, a lot of those things are marked right on the car that carries them because the same car carries that product all the time.

Mr. Mayer: If you could give me some examples of some products that you do move that you would be concerned about in terms of confidentiality and protecting people's manufacturing processes or patent rights or whatever, I think the committee would be very interested in knowing some of the specifics.

The Chairman: Mr. Lipsett.

Mr. Lipsett: I cannot really name them right off the top of my head because the names are very complex; some of the chemicals have fifteen and sixteen letters in them, but I would be pleased to submit them later on if that is acceptable to the committee.

Mr. Mayer: Yes, so then the question is . . .

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. Mayer: Oh, excuse me, excuse me.

Mr. Huxley: Obviously some of the things that would have chemical formulas that might be subject to secrecy or confidentiality by the company that has developed them would be things like aerosols—what is actually contained in an aerosol hairspray can. Now those particular items which are shipped in large quantities by railway car, or whatever, would be things that this bill would be interested in because of their explosive nature. In those situations, it is our submission that knowing what is dangerous about them—such as, do not throw the can into the fire or do not allow this particular chemical or whatever it happens to be to remain on your hands for any length of time—those are the things that people need to know and, in that respect we had no objection whatsoever. So, there would be aerosols, there would be different types of soaps—that sort of thing. You do not put *Fantastic* in your eyes, for example. This is indicated on the container.

• 1635

The Chairman: In response if I may, Mr. Mayer, to Mr. Lipsett's offer to supply additional information, of course the committee will receive any additional information you wish to submit, sir. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: If I may pursue this, my experience with the situation at MacGregor showed it had potentially every bit as much danger in it as the one at Mississauga. It was not widely reported because it happened in a rural area. The point I would like to make there, Mr. Chairman, is that I think this bill is extremely important. I have run into people who have said we should be re-routing our railways around major centres of population, as if somehow that would eliminate the

[Translation]

l'ensemble du Canada. Si on en arrivait là, alors le système dont j'ai parlé plus tôt, ce service de 24 heures offert par le ministère des Transports, pourrait entrer en vigueur; les renseignements pourraient être donnés au personnel responsable de situations d'urgence, et le problème serait résolu sans difficulté. En matière de transport ferroviaire, il me semble également que, dans le cas du chlorure de vinyl, si mon souvenir est bon, plusieurs indications sont inscrites sur le wagon contenant ce produit, puisqu'il n'est utilisé que pour le transport de ce produit.

M. Mayer: Si vous pouviez me donner des exemples de quelques produits que vous transportez et dont la confidentialité des formules pose un problème, puisqu'il faut protéger les manufacturiers détenant des brevets ou des lettres patentes, je crois que les membres du Comité aimeraient obtenir plus de détails.

Le président: Monsieur Lipsett.

M. Lipsett: Je ne peux vraiment les nommer impromptu, car les noms sont très compliqués; certains comptent 15 ou 16 lettres, mais je serai quand même heureux de vous les communiquer à une date ultérieure, si vous êtes d'accord.

M. Mayer: Oui, alors la question est . . .

Le président: Monsieur Huxley.

M. Mayer: Oh, excusez-moi.

M. Huxley: Évidemment, les produits dont la formule chimique pourrait être secrète ou confidentielle, selon la volonté de la société les ayant mis au point, seraient des produits comme les aérosols . . . que contient vraiment une bombe aérosol de laque capillaire. Les produits sont transportés en grande quantité par chemins de fer ou autrement, c'est à ceux-là que le projet de loi s'intéresse, à cause de leur nature explosive. Dans cette situation, nous sommes d'avis que lorsqu'on connaît les dangers que présentent ces produits, . . . par exemple, il ne faut pas lancer la bombonne au feu, ou il ne faut pas garder tel ou tel produit dans les mains pendant trop longtemps . . . ce sont là des choses que les gens doivent savoir, et dans ces cas, nous n'avons aucune objection. Il y aurait donc les aérosols; il y aurait divers types de savon . . . etc. e fat pas se mettre du *Fantastic* dans les yeux, par exemple. Cela est indiqué sur le contenant.

Le président: Si vous me permettez, monsieur Mayer, en réponse à l'offre de M. Lipsett de nous communiquer d'autres renseignements, il est évident que les membres du Comité recevront tous les renseignements supplémentaires que vous voudriez bien leur fournir, monsieur. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Permettez-moi de poursuivre. D'après ce que je sais de l'accident de MacGregor, cette situation était potentiellement tout aussi dangereuse que l'accident de Mississauga. On n'en a pas beaucoup parlé parce que cela s'est produit dans une région rurale. Monsieur le président, j'insiste sur le fait qu'à mon avis, ce projet de loi est extrêmement important. J'ai rencontré des gens qui affirmaient que nous devrions reconstruire les voies ferrées autour des grands centres de population,

[Texte]

possibility of doing damage to people and environments simply by re-routing it. I would like to put on the record that I had a presentation from the man that had the spill occur on his land, and he said if you are going to be doing any re-routing, take it away from my land. The point is that we simply cannot solve all the problems of moving dangerous goods by re-routing them around centres of population; simply because it does not have a picket fence around it and a house and a garden does not mean that somebody is not concerned about that piece of land.

I would like to pursue another matter here if I could, Mr. Chairman. You mentioned on page 4 of your brief here that there was no review body set up to look after some of the decisions that inspectors and analysts might make, and you mentioned the Canada Shipping Act as an example. So, I wonder if you could elaborate on that kind of concept to enlighten the committee as to what you might see as a proper review body, and how it would serve the purposes of this bill.

The Chairman: Mr. Stanbury.

Mr. Stanbury: Well, I do not think we have attempted to define the sort of review body that might be established. I do not know whether another review body—another administrative tribunal of some kind—is necessary. I suppose, as Mr. Huxley has suggested, by the change of a few words there might be a judicial review permitted. But, the Canada Shipping Act does establish a board of steamship inspection, made up of inspectors appointed under the act for the purpose of governing the seaworthiness of steamships. Under the act, a party aggrieved by the decision of an inspector may refer the matter to the chairman of that board, who may decide the matter himself or refer it to the board for a decision. A further appeal lies to the minister. It is just an example of the kind of review that might be considered. And with some approval . . . with some reluctance, we refer to an Ontario act—the Ontario Occupational Health and Safety Act does provide for a review, in a case which you might consider to be somewhat analogous to this.

Mr. Mayer: Yes, I think I would share your concern and I expect the committee would when you said something to the effect that the people policing the act are the same ones who sit and are the final arbitrators. I think that is a valid concern we all would have where the same body would be judge and jury.

Mr. Stanbury: Perhaps Mr. Mayer would like to hear some additional comments from Mr. Lipsett. I think he wanted to add something to his previous reply to you.

Mr. Mayer: Yes, I would.

The Chairman: Mr. Lipsett.

Mr. Lipsett: Yes, with respect to the emergency response action and information that is available to emergency response people, you may be aware that the Department of Transport has produced an emergency response manual that has been distributed to all of the emergency response people and it is keyed into the four-digit serial number that was mentioned

[Traduction]

comme si cela suffisait à éliminer les possibilités de dommages aux habitants et à l'environnement. Je voudrais consigner que j'ai reçu une lettre du propriétaire de la terre où s'est produit l'écoulement, et il me dit que si nous reconstruisons ailleurs la voie ferrée, nous devrions éviter de passer chez lui. Le fait est qu'il est impossible de régler tous les problèmes occasionnés par le transport des matières dangereuses en évitant de passer par les grands centres de population; l'absence de clôture, de maison et de jardin ne signifie pas que personne ne s'intéresse à la terre en question.

Monsieur le président, je voudrais aborder une autre question, si vous le permettez. A la page 7 de votre mémoire, vous dites qu'il n'existe aucun organisme chargé d'examiner les décisions prises par les inspecteurs et les analystes, et vous avez donné en exemple la Loi sur la Marine marchande du Canada. Vous pourriez peut-être développer cette idée afin d'éclairer les membres du Comité sur ce qui, à votre avis, constituerait un organisme de contrôle approprié, et sur la façon dont cela pourrait servir les fins de ce projet de loi.

Le président: Monsieur Stanbury.

M. Stanbury: Je ne crois pas que nous ayons tenté de définir le type d'organisme de contrôle qu'on pourrait créer. Je ne sais pas s'il serait nécessaire d'en établir un autre, de créer un autre tribunal administratif. Comme le disait M. Huxley, je présume qu'en changeant quelques mots, on pourrait permettre une enquête judiciaire. Toutefois, aux termes de la Loi sur la Marine marchande du Canada, on a nommé des inspecteurs à un comité d'inspection des navires à vapeur, dans le but de déterminer l'aptitude des navires à vapeur à tenir la mer. Aux termes de la loi, toute partie se sentant lésée par la décision d'un inspecteur peut renvoyer la question au président de cette commission, qui peut alors prendre une décision lui-même, ou soumettre l'affaire à la commission. Un dernier appel peut être interjeté auprès du ministre. Ce n'est là qu'un exemple de ce qu'on pourrait envisager. Avec approbation . . . avec quelques hésitations, nous faisons allusion à une loi de l'Ontario . . . la *Ontario Occupational Health and Safety Act*, qui prévoit une enquête, dans un cas qu'on pourrait juger analogue à celui-ci.

M. Mayer: Oui, je crois pouvoir partager votre inquiétude, et je pense que le Comité fait de même quand vous dites que les personnes chargées de surveiller l'application de la loi sont les mêmes que celles chargées de l'arbitrage final. A mon avis, nous avons raison de nous inquiéter lorsque le même organisme joue à la fois le rôle de juge et de jury.

M. Stanbury: M. Mayer voudrait peut-être entendre les propos additionnels de M. Lipsett. Je crois qu'il voulait ajouter quelque chose à la réponse précédente qu'il vous a faite.

M. Mayer: Oui, j'écoute.

Le président: Monsieur Lipsett.

M. Lipsett: En ce qui a trait aux renseignements communiqués aux personnes responsables des services d'urgence, vous savez peut-être que le ministère des Transports a présenté un manuel des mesures d'urgence, qui a été distribué à tous les responsables des services d'urgence; il est assorti d'un nombre à quatre chiffres dont on a parlé un peu plus tôt. Un système

[Text]

earlier. So there is a system in the works to provide as much information as possible to the people who need to know.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. I might just point out again, if I may, to the witnesses that in some small communities there are very few facilities by way of fire or police protection and, if the telephone system were knocked out in a derailment, for instance, you might have to drive for miles just to alert the police or the fire department or, certainly, get to that central number in Ottawa. There is a problem with that as well.

• 1640

Mr. Lipsett: Just one final comment, Mr. Chairman, to add to this. It is doubtful if a complicated chemical name appearing on a shipping document would be of assistance in that instance.

The Chairman: I might point out, before going to Mr. Mackasey, that according to my information the bells will start ringing at 5.45 p.m. We will have to prepare to wrap up by that time. Mr. Mackasey, please.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, nothing I am going to say will prevent us from hearing the bells. I want to say, Mr. Stanbury, that I think it is a very balanced brief. If it is a little self-serving, it should be; that is the purpose of your visit here, amongst others.

I go back a few years when we sat on the drug committee in this House, the Harley report, which was a four-year deal. We had very similar problems finding a workable solution to the question of hazardous goods if you like, in those days, in the form of drugs. I may be a minority on the committee, in which I cannot for the life of me see the need to reveal, except in ultimate situation, the chemical formula as a means of setting a fire or a disaster or emergency.

It seems to me today virtually every hospital in this country has an emergency centre where somebody can telephone in a moment of urgency, or panic even, to find out what the solution is to somebody swallowing a drug or a safety pin or what have you. That seems to me to be the type of national approach we need to meet the type of situation we saw in Mississauga, or it could happen tomorrow anywhere. I do not think any solution is going to be perfect, least of all the situation brought out by the chairman, where you have to go 10 or 15 miles down the track to see what you can do with a voluntary fire department. It is one of the nightmares we have to live with, despite the perfection or imperfection of this act.

The other point, too, Mr. Chairman, that does concern me is the question of spills and minor spills and handling. I think on page two of your brief, Mr. Stanbury, you make the point that handling should not include in-plant operations. I think I can understand why, in the light of the two examples you gave, neither one of which particularly impressed me, by the way; but you say:

"handling" should only start when goods have been finally prepared for shipping and placed within a shipping area.

[Translation]

est donc en cours de préparation, afin de donner le plus de renseignements possibles aux personnes qui en ont besoin.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer. Si vous me le permettez, j'aimerais rappeler une fois de plus aux témoins que, dans certaines petites collectivités, les services de pompiers et de police sont très limités, et si le système téléphonique était interrompu lors d'un déraillement, par exemple, il faudrait peut-être parcourir des milles simplement pour prévenir la police ou les pompiers, ou du moins pour atteindre le service central à Ottawa. Cela aussi pose un problème.

M. Lipsett: Un dernier mot, monsieur le président. Je doute qu'une formule chimique compliquée figurant sur un document d'expédition serait d'une grande utilité en pareil cas.

Le président: Avant de donner la parole à M. Mackasey, je vous signale que la cloche commencera à sonner à 17h45, nous devons donc lever la séance. Allez-y, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Ce que j'ai à dire ne nous empêchera pas d'entendre la sonnerie. J'ai beaucoup apprécié l'équilibre de votre mémoire, monsieur Stanbury, même si vous plaidez un peu pour votre chapelle, ce qui est normal.

Lorsqu'il y a quelques années, un comité a été chargé d'étudier le rapport Harley, dont l'application était prévue pour une période de quatre ans, il s'agissait également de produits dangereux, en l'occurrence des drogues. Sauf en cas de sinistre ou d'urgence, je ne vois pas pourquoi la formule chimique des produits figurerait sur ces documents.

En cas d'urgence, on peut toujours appeler un hôpital pour demander la composition d'une drogue qui aurait été avalée. Voilà l'approche qui s'impose pour des sinistres comme celui de Mississauga, qui pourrait se répéter n'importe où. La perfection n'est pas de ce monde, mais la solution préconisée par le président est bien la dernière à retenir parce qu'il conseille de parcourir dix ou quinze milles pour trouver un poste de pompier. C'est un risque inévitable, quelle que soit la perfection ou l'imperfection de la loi.

Je m'intéresse tout particulièrement aux problèmes qui se posent lorsqu'un produit dangereux se répand, ainsi qu'aux difficultés de manutention. Vous dites à la page 2 de votre mémoire que la manutention ne devrait pas comprendre les différentes opérations en usine. Vos deux exemples, bien que peu convaincants, expliquent bien la situation, vous dites:

La manutention ne devrait commencer que lorsque les marchandises sont préparées pour l'expédition et entreposées dans une salle d'expédition.

[Texte]

In the case of Stelco, for instance, how much time elapses, from the example you gave, when goods are in a shipping area for shipment across the country or to a port somewhere?

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. Huxley: Are you referring to . . .

Mr. Mackasey: The example you gave of molten metal.

Mr. Huxley: Well, it cools and then it eventually is moved. Now, it depends on the steel industry that you are talking about, because some steel industries actually do move things outside their plant, that are still in a very hot stage, to other plants. This bill would apply to that, and that would be all right. We do not see any . . .

Mr. Mackasey: What you are saying is it is very difficult to come up with a definition that has uniform application. You are saying, in effect, there are some plants where it is necessary for inside inspection. I am thinking now of one where the very dangerous pouring of liquid metal is almost the last stage to transportation. Now, surely, you would expect the maximum of safety at that particular instance.

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. Huxley: It seems to me some industries do pour metal and sell it in a liquid form to others. As I understand it, in those situations, their activities would be governed by this bill in terms of the vessels that would be required and so forth to contain that material and it seems that, again, it would still be possible to deal with it at the shipping gate, so to speak, because at that point in time the interests of this bill would be in whether or not the container or containment vessel is suitable for transportation whether it be by rail or by road.

• 1645

Mr. Mackasey: Well, I think, we are both saying the same thing. There are so many different dimensions to this whole problem, just coming back to the steel industry, that you can understand the government's need to define "handling", if you like, as wide as possible. This is not to say that it does not permit abuse, but this is a very difficult bill because it is virtually all regulations and there is going to be the overlapping you mentioned but I suppose most of us think the overlapping is preferable to the gaps that now exist in the inspection process.

I am impressed by the section you have on handling and I am wondering if you would want to follow up a little, in writing, on how you think the regulations in this area could be handled to segregate your plant from other plants. I mention this because there are obviously many days or weeks between the pouring of metal in Stelco and the actual transportation of the finished product to a customer so this seems to me makes it very desirable, with proper inspection, to do that in a shipping area. It seems to me that the regulations could distinguish that situation, which seems to blend with the shipping area concept rather than the inspection in the plant in the molten stage, but recognizing at the same time that there are some plants where you would want to have the power to inspect earlier in the process.

[Traduction]

Dans le cas de Stelco, combien de temps s'écoule entre le moment où les marchandises sont entreposées dans la salle d'expédition et leur expédition effective?

Le président: Monsieur Huxley.

M. Huxley: Vous parlez de . . .

M. Mackasey: Votre exemple utilisant le métal en fusion.

M. Huxley: Le métal en fusion doit d'abord refroidir, après quoi il est transporté. Tout dépend de l'usine; certaines transportent du métal en fusion d'une usine à l'autre, alors que ce métal est encore extrêmement chaud. Le projet de loi autoriserait ce genre de transport.

M. Mackasey: Il est, d'après vous, extrêmement difficile de trouver une définition dont les modalités d'application soient uniformes. Dans certaines installations, les produits doivent être déplacés aux fins de l'inspection, par exemple, dans le versement de métal en fusion, opération extrêmement dangereuse, qui constitue une des dernières étapes du transport. Il faudrait alors s'assurer d'un maximum de sécurité.

Le président: Monsieur Huxley.

M. Huxley: Certaines usines vendent et transportent du métal en fusion. Pareils transports seraient régis par les dispositions du présent bill, particulièrement—les conteneurs utilisés et les méthodes de conditionnement. Les dispositions du projet de loi seraient également applicables au moment de l'expédition hors de l'usine, la question se posant de savoir si le conteneur ou le conditionnement conviennent au transport, ferroviaire ou routier.

M. Mackasey: Nous semblons être d'accord. Étant donné la complexité de ce problème, en ce qui concerne la sidérurgie en particulier, il n'est que normal que le gouvernement tienne à donner une définition aussi extensive que possible à la notion de «manutention». Certains abus sont inévitables; en tout état de cause, car ce projet de loi est extrêmement complexe, étant donné qu'il est constitué presque exclusivement de règlements qui risquent de faire double emploi. Mais il vaut mieux cela que la situation qui prévaut actuellement dans le contrôle.

Pourriez-vous nous donner plus de détails, par écrit, sur la façon dont le règlement assurerait une meilleure séparation entre les différents ateliers. Ceci est nécessaire, étant donné que de nombreux jours, voire semaines, s'écoulent entre le moment où le métal est coulé et l'expédition du produit fini à destination du client; ce serait, à mon avis, une mesure souhaitable. Le règlement devrait distinguer entre le travail effectué dans les salles d'expédition et l'inspection des ateliers de métal en fusion. Il faudrait, néanmoins, que dans certaines usines, l'inspection puisse se faire à une étape plus précoce.

[Text]

I think Mr. Stanbury asked the question, where does transportation begin and where does it end, and I think it is the purpose of the regulations to define that.

Mr. Huxley: My feeling is that one of the things that is very important about legislation of this type is that it should be clear. It would seem to me that the legislators should make the decision as to that question and that this should be put into the act. This issue should be resolved in the act itself as opposed to having it solved by regulation which as you are aware can become very difficult.

Mr. Mackasey: I am afraid as a lawyer, that that would haunt you if we tried to put it in firmly. What would happen if two months later we found out that the law was an ass in the sense that it usually is and you did not have the regulations to make immediate modifications? What would happen?

Mr. Huxley: But our suggestion is that you really do not have to have this act apply in respect of in-plant operations other than to allow an inspector in to see how things are put together and in that regard, we are not objecting, we are quite content with inspectors observing and being aware of what is going on inside the plant in the packaging of the materials. What we are concerned about is if, in their activities within the plants, they start making various orders and directives et cetera, as to how things should be dealt with. We feel quite strongly that there is already enough protection in existing legislation inside the plant to deal with those issues.

Mr. Mackasey: In existing provincial legislation?

Mr. Huxley: In existing provincial legislation. We are getting into the serious question here of what is this legislation trying to get at? If it is trying to get at transportation, then there is a question as to what is it doing inside the plant? If as to what is it doing inside the plant if it is doing something other than just observing.

Mr. Mackasey: But surely it is not just trying to observe, it is trying to minimize the possibility of something being transported falling into danger. Something that normally should not be dangerous can become a lethal weapon if it is not packaged properly and surely what the government is trying to do here is minimize the potential hazard, so I cannot get too upset about the government trying to be preventive, trying to prevent accidents from occurring, making it less likely that the transportation field, our railways, for instance, or our ships or our airlines, will be transporting goods that normally would not be hazardous if they were packaged properly, or making sure that it is not only packaging properly but also proper packaging the further on we get into this area.

• 1650

Nevertheless, I am concerned about the very point you are making, a duplication of services and the fact that in your particular industry, with strong unions and strong provincial legislation, there is the possibility of duplication. I think what the government really wants is access to that information. What this bill is really trying to do is co-ordinate various levels of government. I talked with some sympathy to the former Minister of Labour on the problem of bringing a labour

[Translation]

C'est au règlement de donner une définition plus précise de la notion de transport.

M. Huxley: Un projet de loi de ce genre doit tout d'abord être clair. Les législateurs doivent trancher cette question et une définition bien précise devrait figurer dans la loi. La définition doit donc figurer dans la loi et non pas faire l'objet du règlement, qui risque de devenir fort complexe.

M. Mackasey: En tant qu'avocat, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous sur ce point. Qu'est-ce qui arriverait, en effet, si quelque temps plus tard, on constatait que la loi présente certaines carences et que l'on ne peut utiliser le règlement pour changer aussitôt la situation?

M. Huxley: A notre avis, la loi devrait prévoir uniquement l'inspection par un inspecteur qui serait chargé de surveiller le conditionnement de la marchandise dans l'usine. Il ne faudrait pas, néanmoins, que ces mêmes inspecteurs, au cours de leur visite dans les usines, soient autorisés à donner des directives, les lois existantes étant, à notre avis, tout à fait suffisantes.

M. Mackasey: Vous parlez des lois provinciales?

M. Huxley: C'est bien cela. La question se pose de savoir quel est l'objet du projet de loi. Si son objet est le transport, pourquoi prévoir l'inspection des ateliers; s'il s'agit d'inspecter les ateliers eux-mêmes, il ne s'agit plus uniquement d'observer.

M. Mackasey: Mais il ne s'agit justement pas uniquement d'observer, mais bien de minimiser les dangers découlant du transport de certaines marchandises. En effet, certains produits, normalement non dangereux, risquent de le devenir s'ils sont mal conditionnés. Or, l'objet du gouvernement est justement de minimiser les risques éventuels découlant d'un conditionnement défectueux. Je trouve normal que le gouvernement préconise des mesures préventives. Il est donc tout à fait normal que le gouvernement veuille s'assurer que le transport de certaines marchandises, par bateau, par chemin de fer ou par avion présente un minimum de danger, en veillant notamment à la qualité du conditionnement.

Néanmoins, le chevauchement de certains règlements dans un secteur tel que le vôtre, fortement syndicalisé et assujéti à des lois provinciales strictes, cause en effet un problème. Le gouvernement pour sa part tient avant tout à disposer d'un maximum de renseignements et, dans ce bill, à coordonner les différents niveaux de gouvernements. J'ai parlé avec l'ancien ministre des Transports de la possibilité d'appliquer des normes du travail au domaine du transport; de cette façon, les

[Texte]

standards code into the field of transportation, such simple things as how many hours you can drive a truck before you must take a rest.

I sympathize with you concerns, and as a businessman you have that right to be concerned, but I think what the government is trying to do here is to co-ordinate inspectors at the provincial level, federal level and civic level. I am not as concerned here as you are. I think that if the government in plants such as your own . . . and none of them have enough inspectors anyway, so I am quite sure that they can be convinced, and I use Stelco as an example, that the area you raised, or pointed out as an example, is already well disciplined in the sense that the men are concerned, the union is concerned, management is concerned and the provincial government is concerned. It seems to me that periodically all this new act is requiring is reassurance that is happening. But that begs the question of the three-, four-, or five-man company which Mr. Stanbury talked about and which is out of sight, out of mind. There I think we need the power to go into those plants at the earliest opportunity to minimize risks.

The Chairman: Mr. Stanbury.

Mr. Stanbury: Mr. Chairman, I think we are pretty much in agreement with Mr. Mackasey's points. The question is: At what point should orders and charges be applicable under this kind of federal transportation legislation? There is no question about the fact that the Minister of Transport should know what is going on when dangerous goods are being packaged and readied for transportation. What he and what Parliament will want to try to regulate is dangerous goods getting into the transportation system in such a way that might be a danger to the public, I gather. So what we are saying is that we have no objection to all the information necessary for that purpose being gathered in a plant. What we have objection to in terms of the scope of the bill, which we think perhaps has not been given enough consideration, is that orders and charges arising out of this bill should not be available except to prevent such dangerous goods and such potentially dangerous packaging getting into the transportation system as it is defined in the National Transportation Act.

The Chairman: One final question, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: M. Sanbury, one of the objectives of the government is to remove that word "dangerous" in front of "goods" and to prevent goods from becoming dangerous goods. I am simply saying that you cannot generalize in a bill to the extent that you are covering all areas of industry without putting an undue hardship on some and not on others.

Finally, I note in the bill, of course, Mr. Chairman, that there are advisory committees. I think that is proposed Clause 29, advisory councils. Is it the intent of the CMA to take advantage of that? I think that really is going to be one of the key sections in order to make this bill operative, if it can be made operative.

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. Huxley: I would think that we would want to take advantage of that. At the moment, I should say, the clause

[Traduction]

routiers seraient obligés de se reposer après avoir été au volant pendant un certain nombre d'heures.

Je comprends vos préoccupations; le gouvernement pour sa part cherche à assurer une certaine cohérence entre l'inspection fédérale, provinciale et privée. Je ne trouve pas que la question soit aussi grave que vous le dites. En principe, il n'y a jamais assez d'inspecteurs. Mais dans une entreprise comme la Stelco, la discipline est bien assurée, et là où l'importance de la question n'échappe ni au syndicat, ni à la direction, ni aux autorités provinciales, les dispositions de la loi ne devraient pas poser de problème. En effet, le projet de loi vise simplement à assurer que l'inspection est bien effectuée. Cela laisse de côté, bien entendu, les petites entreprises évoquées par M. Stanbury, qui emploient un personnel peu nombreux. Dans ce dernier cas, j'estime que nous devons pouvoir inspecter à toutes les étapes de façon à minimiser les risques.

Le président: Monsieur Stanbury.

M. Stanbury: En principe, je suis d'accord avec M. Mackasey. Ma question est de savoir à quel moment précis des ordres pourraient être donnés et des poursuites entamées en application de la loi. Le ministre des Transports doit, bien entendu, être au courant des différentes opérations requises pour le conditionnement et le transport des produits dangereux. La réglementation s'appliquerait donc au transport de produits dangereux, transport comportant des risques pour le public. C'est pourquoi nous ne nous opposons pas à ce que les renseignements nécessaires soient réunis dans les différents ateliers. Par contre, nous ne voudrions pas que des ordres donnés en application de la loi, ainsi que des poursuites entamées aux termes de cette même loi, puissent être rendus publics, si ce n'est pour empêcher le transport de certains produits, tels que définis aux termes de la Loi nationale sur les transports, dans un conditionnement risquant de rendre ce transport dangereux.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Le gouvernement cherche justement à transformer les produits dits dangereux en produits inoffensifs. En tout état de cause, un texte législatif ne saurait s'appliquer à tous les secteurs industriels sans provoquer, ne serait-ce que certaines injustices.

Le projet de loi prévoit des comités consultatifs et des conseils consultatifs, tel que prévu à l'article 29. L'Association compte-t-elle se prévaloir de cette disposition? Cet article sera, en effet, à mon avis une des chevilles ouvrières de ce projet de loi.

Le président: Monsieur Huxley.

M. Huxley: Je pense que oui. Dans le texte actuel, seuls le transport et les industries connexes feraient partie du conseil.

[Text]

only speaks of transportation and related industries as being members. It probably should say, transportation, manufacturing and related industries.

• 1655

Mr. Mackasey: It would be useful if you were to suggest that to the minister; he is going to need all the help he can get.

An hon. member: He has just done so.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Reid, please.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you very much, Mr. Chairman and Mr. Senator; Mr. Stanbury, it is good to see you.

Mr. Stanbury: I plead innocent.

The Chairman: It is the other Stanbury.

Mr. Reid (St. Catharines): That is the other one. They have a St. Catharines connection, Mr. Chairman. As I understand, the earlier proposition was to the effect that the witnesses before us today were attempting to point out that under this legislation on transportation of goods we should minimize our intervention by way of reference to inspections or otherwise to in-plant operations. Is that not so?

Mr. Stanbury: Yes, sir, that is one part.

Mr. Reid (St. Catharines): Then where should the implementation of this legislation begin? I look at your definition as prepared by yourselves, "finally prepared and placed within a shipping area". Could you elaborate on that and particularly refer to those operators or manufacturers who have their own subsidiary corporations or their own carriers?

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. Huxley: I do not think we are saying that the subsidiary corporation or the trip across the street, that sort of thing, to another plant should not apply. We are suggesting that in-plant operations are where we draw the line. If you happen to be moving the goods from one side of the city to another side of a city or from one town to another town with the same company, then there is obviously transportation possibly involved in that situation that is outside plant facilities per se. In that situation, then, we see the legislation applying.

Mr. Reid (St. Catharines): Would there not be and could there not be some intermediate process which would require transportation of goods from one end of the city to the other and at the same time transporting dangerous goods or commodities?

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. Huxley: I see that as being caught by the legislation and being covered, and we have no objection.

Mr. Reid (St. Catharines): But your own definition, then, should be broadened to include this kind of activity.

An hon. member: It is already covered.

[Translation]

Il faudrait, à mon sens, préciser transport, industries manufacturières et connexes.

M. Mackasey: Ce serait bien que vous proposiez cela au ministre; il aura besoin de toute l'aide qu'on pourra lui fournir.

Une voix: Il vient de le faire.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Reid, s'il vous plaît.

M. Reid (St. Catharines): Merci beaucoup, monsieur le président et monsieur le sénateur. Monsieur Stanbury, je suis heureux de vous voir.

M. Stanbury: Je plaide non coupable.

Le président: C'est l'autre Stanbury.

M. Reid (St. Catharines): C'est lui l'autre. Ils ont un correspondant à St. Catharines, monsieur le président. Si j'ai bien compris, on a dit tout à l'heure que les témoins qui comparaissent aujourd'hui essaient de souligner qu'en ce qui concerne cette loi sur le transport des produits, nous devrions, dans la mesure du possible, limiter nos interventions, de type inspections ou autres, aux opérations intra-muros. N'est-ce pas?

M. Stanbury: Oui, c'est une partie de ce qui a été dit.

M. Reid (St. Catharines): Alors, où l'application de cette loi devrait-elle commencer? Je regarde la définition que vous avez vous-même préparée: «finalement été préparées pour l'expédition et placées dans un local réservé à cette fin». Pourriez-vous nous donner des précisions à ce sujet, surtout en ce qui concerne les opérateurs ou les manufacturiers qui ont leurs propres filiales ou leurs propres transporteurs?

Le président: Monsieur Huxley.

M. Huxley: Je ne pense pas que nous voulions dire par là que cela ne devrait pas s'appliquer aux filiales ou au transport de marchandises de l'autre côté de la rue, ou des choses du genre. Nous proposons que cela s'arrête aux opérations intra-muros. Si vous déplacez des marchandises d'un bout de la ville à l'autre ou d'une ville à une autre en faisant appel à la même entreprise, il y aura alors évidemment un transport quelconque, puisqu'il s'agit de déplacer des marchandises hors des installations mêmes de l'usine. D'après nous, la loi devrait s'appliquer dans pareil cas.

M. Reid (St. Catharines): Ne pourrait-il pas y avoir un processus intermédiaire qui s'appliquerait au transport de marchandises d'un bout de la ville à un autre et en même temps au transport de marchandises ou de produits dangereux?

Le président: Monsieur Huxley.

M. Huxley: Je suis d'avis que la loi doit s'étendre à cela et je n'y vois aucune objection.

M. Reid (St. Catharines): Mais votre propre définition devrait par conséquent être élargie pour comprendre ce genre d'activité.

Une voix: La loi en fait déjà état.

[Texte]

M. Huxley: I think it is already covered. We are concerned about it when it is on the same plant site that covers three or four acres, or five acres or whatever happens to be at your plant site. It is when you have facilities here and facilities there and you are moving inside the plant that we do not feel this legislation should apply.

Mr. Reid (St. Catharines): Then, Mr. Chairman, I will move on but I was concerning myself with the definition "finally . . . placed within a shipping area". If that is not what I interpret that to mean, then, I will review it again.

Mr. Huxley: I hope that this clarification points out what we mean in that respect.

Mr. Reid (St. Catharines): My approach, Mr. Chairman, is a legal one, being one of dangerous premises, dangerous goods and putting a heavy onus on the person who introduces such goods into the circumstances that are prevalent at the time. I agree—and I will make this in the form of a statement—Mr. Chairman, that formulas and patent particulars or otherwise do not concern me, and I accept the submission that labelling and instructions of use should be general and I as a layman should be able to read and appreciate and understand. This I support.

I do agree, too, that there should be some review mechanism as set out in your submission but I do not support the premise that although the brief indicates that pending such appeal the inspection order should be stayed. How can you justify that position if it is not a self-supporting one when the inspector who is there on the job makes an order and it is his order being appealed? Should not the inspection order be the one until it is reversed by some review body?

Mr. Huxley: I think that is a difficult area and I suspect that probably what we would like to do is see what kind of review procedure is suggested by the committee and then possibly if the committee so desires we could make further comment on it.

• 1700

A problem with a situation such as this is that we are getting into a redrafting situation when you start talking about things like that, and we are loath to get into redrafting largely because we do not feel we have the expertise to do it. We can therefore only make our concerns known to you and then maybe go from there.

Mr. Stanbury: May I add, Mr. Chairman, that at the top of page 5 of our brief, the English version, is a reference to the Ontario Occupational Health and Safety Act, where there is provision during the appeal procedure for a director appointed under that act to stay, affirm or vary the inspector's order pending the resolution of the appeal. We speak favourably of that as a possible approach.

[Traduction]

M. Huxley: Je pense que cela est déjà traité par la loi. Ce qui nous intéresse, c'est le cas où on transporte des marchandises sur le terrain d'une même usine qui couvre trois, quatre ou cinq acres, ou plus. Là où nous pensons que la loi ne devrait pas s'appliquer, c'est lorsqu'une usine a des installations à droite et à gauche et qu'on déplace des marchandises à l'intérieur même de l'usine.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, je vais par conséquent passer à autre chose, mais je m'inquiétais de la définition: «finalement . . . placées dans un local réservé à cette fin». Si on me dit que mon interprétation de la phrase n'est pas bonne, alors, il va falloir que je m'y arrête de nouveau.

M. Huxley: J'espère que mes explications auront éclairci ce que nous avons dit à ce sujet.

M. Reid (St. Catharines): Mon approche, monsieur le président, est une approche juridique; il s'agit de la question des locaux dangereux et des marchandises dangereuses, et de la responsabilité qui revient à toute personne chargée de ces marchandises, suivant les circonstances de chaque cas. Je suis d'accord,—et je fais ici une déclaration—monsieur le président, que les formules et les brevets, etc., ne m'intéressent pas; j'accepte la proposition suivant laquelle les étiquettes et les instructions devraient être claires et générales et que je devrais, en tant que profane, être en mesure de les lire et de les comprendre. Je suis d'accord avec cela.

Je suis également d'accord sur le fait qu'on devrait disposer d'un mécanisme de révision, comme vous le dites dans votre exposé, mais je ne suis pas d'accord sur le principe suivant lequel un ordre d'inspection devrait être suspendu en attendant la conclusion d'un appel. Comment pouvez-vous justifier cette position lorsqu'un inspecteur, qui est là et qui travaille sur place, donne un ordre et que c'est son ordre qui fait l'objet d'un appel? L'ordre d'inspection ne devrait-il pas être en vigueur jusqu'à ce qu'il soit refusé ou renversé par un organisme de révision?

M. Huxley: Je pense que c'est là une question difficile et je pense qu'il faudrait peut-être tout d'abord examiner le genre de procédure de révision qu'envisagerait le Comité. On pourrait par la suite, si le Comité le veut bien, en discuter davantage.

Le problème, ici, c'est que lorsque vous parlez de choses de ce genre, cela suppose évidemment que nous serions amenés à réécrire la loi, et nous voulons éviter d'avoir à faire cela, surtout parce que nous ne possédons pas la compétence nécessaire. Tout ce que nous pouvons faire, donc, c'est vous faire savoir quelles sont nos inquiétudes, et pousser plus avant à partir de là.

M. Stanbury: Puis-je ajouter, monsieur le président, qu'en haut de la page 7 du texte français du mémoire, on se réfère à l'Ontario Occupational Health and Safety Act, qui prévoit que pendant la procédure d'appel, un directeur nommé en vertu de cette loi ontarienne peut maintenir, confirmer ou modifier l'ordre de l'inspecteur, en attendant la décision. Nous serions en faveur d'une telle approche.

[Text]

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Stanbury, further down on page 5 when you make the recommendation it clearly sets out:

Pending the outcome of that appeal, the inspector's order should normally be stayed.

In other words, as I read that it suggests that the inspection order should not prevail until the appeal has been heard and disposed of.

Mr. Stanbury: The Ontario Occupational Health and Safety Act is fairly new and I am not sure I can speak authoritatively about it, but I think that is intended to be a very rapid review. As Mr. Huxley has said, we have not attempted to try to redraft the bill; we simply point up the concern that we would like you to consider and we hold out the Ontario act as something you and the draftsmen might want to look at as a means of responding to this concern. But we take your point; we agree there may be situations where a condition should not be allowed to persist and we think the system should allow for that kind of emergency.

Mr. Reid (St. Catharines): One last question, Mr. Chairman, having to do with industry awareness. Recognizing that there is an association and its numbers are probably not great, it would seem to me again that the onus would be on those who introduce dangerous goods into our way of life; it should be on that kind of person. I take exception to the premise put forward that it should be the government's responsibility to inform the whole world as to the regulations and references, adopting the premise that ignorance of the law is not an excuse here.

Mr. Stanbury: Excuse me, may I respond to Mr. Reid? We certainly did not want to leave you with that impression. There is no suggestion that ignorance of the law should be an excuse. We are simply pointing out that we are prepared, as companies represented here, to cope with that kind of information. We are pointing out that if the legislation is to be effective the government will want to consider the fact that everyone is not as well equipped to assimilate this kind of very complex regulatory system as are large companies. We only suggest that there should be a concern about informing people to the smallest level of business in this respect and we accept, as companies represented here, the responsibility of informing ourselves.

Mr. Reid (St. Catharines): So that the promulgation of regulations in the official gazette is about as far as we can expect the government to go.

Mr. Stanbury: I would hope the government would go much further, as it does in many other . . .

Mr. Reid (St. Catharines): In relations that go with the bill.

Mr. Stanbury: With respect to many other kinds of legislation, I think government today accepts the responsibility to inform people beyond the sort of mechanistic, formal ways

[Translation]

M. Reid (St. Catharines): Monsieur Stanbury, plus loin, à la page 8, vous faites la recommandation suivante:

En attendant le résultat de l'appel, l'ordre de l'inspecteur devrait normalement être suspendu.

En d'autres mots, si j'ai bien compris, vous proposez que l'ordre d'inspection ne soit pas mis en application tant que l'appel n'a pas été entendu et réglé.

M. Stanbury: L'Ontario Occupational Health and Safety Act est une loi relativement nouvelle, et je ne suis pas sûr d'être en mesure d'en parler en toute connaissance de cause. Je pense cependant pouvoir dire que cette loi prévoit une révision très rapide. Comme l'a dit M. Huxley, nous n'avons pas voulu réécrire le texte du bill; nous voulons tout simplement souligner l'inquiétude que nous avons et sur laquelle nous aimerions que vous vous penchiez, et nous proposons que vous et les rédacteurs étudiez la loi ontarienne, qui pourrait peut-être vous fournir une solution. Mais nous sommes d'accord avec vous lorsque vous dites qu'il se peut qu'il y ait des situations où on ne devrait pas permettre à une condition ou à une autre de subsister, et nous pensons que le système devrait prévoir ce genre de mesures d'urgence.

M. Reid (St. Catharines): Une dernière question, monsieur le président, qui a trait à la prise de conscience de l'industrie. Compte tenu du fait qu'il y a une association et que ses membres ne sont peut-être pas très nombreux, il me semblerait, ici encore, que la responsabilité appartient à ceux qui produisent des marchandises dangereuses, qui nous les imposent. C'est à ces gens-là qu'il incombe de faire quelque chose. Je ne suis pas d'accord sur le principe suivant lequel c'est le gouvernement qui est responsable d'informer le monde entier des règlements et des conditions. La méconnaissance de la loi n'est pas une excuse.

M. Stanbury: Excusez-moi, puis-je répondre aux questions posées par M. Reid? Nous ne voulions certainement pas vous donner cette impression. On n'a jamais dit que la méconnaissance ou l'ignorance de la loi soit une excuse. Nous voulions tout simplement souligner que nous sommes prêts, nous, les entreprises représentées ici, à accepter ce genre d'informations. Nous voulions expliquer que, pour que la loi soit efficace, le gouvernement devrait tenir compte du fait que tout le monde n'a pas les mêmes possibilités que les grosses entreprises d'assimiler ce genre de système de réglementation complexe. Nous disons tout simplement qu'on devrait informer tout le monde, jusqu'au plus petit entrepreneur, et nous acceptons, en tant qu'entreprises représentées ici, la responsabilité de nous informer nous-mêmes.

M. Reid (St. Catharines): Alors, la publication des règlements dans la gazette officielle est à peu près la seule chose que nous puissions espérer du gouvernement.

M. Stanbury: J'ose espérer que le gouvernement fera beaucoup plus que cela, comme il le fait dans bien des . . .

M. Reid (St. Catharines): Pour ce qui est du bill en question.

M. Stanbury: Pour ce qui est de bien d'autres genres de lois, je pense que le gouvernement accepte aujourd'hui la responsabilité d'informer les gens autrement que par les méthodes par

[Texte]

that have been adopted in the more distant past. I think of the Income Tax Act, for instance; of all the brochures and advertising that is done to try to acquaint people with these very complex regulations. I would suggest that if government at any level is imposing on the public, and that is the public down to the smallest business, some 2,400 pages of new regulations, it would be in the interests of the effectiveness of that legislation that the government take more steps than just publishing them in *The Canada Gazette*.

• 1705

Mr. Reid (St. Catharines): That would release you of liability, Mr. Chairman.

May I add one more further item?

The Chairman: Certainly.

Mr. Reid (St. Catharines): Page 4, Mr. Stanbury, officers liability: Is the approach of CMA with respect to officers liability, where it says that it should only be on the basis that it is reasonable to expect him to know his action will lead to a violation of legislation, is this not a little bit too narrow an approach? I am talking about misfeasance, malfeasance. Surely we do not have to say that that officer knew that what he was doing was wrong and only then does liability follow.

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. Huxley: I think what we are saying is that the way the legislation is worded at the moment there is no defence, and we are suggesting that some defence should be put in because that is unfair, and we are suggesting that tying it to reasonableness or that definition that we talk about a lot might be the more appropriate way of dealing with it, because then at least an officer or a director of a corporation would have an opportunity to put forth a defence if he had one.

Mr. Stanbury: May I add to that, Mr. Chairman? I mentioned, I suggested that a kind of absolute liability might even be counter-productive in terms of effectiveness of the legislation, because if you know that you are going to be liable whether you are negligent or not, it is difficult to see what kind of an incentive that is for anyone to be more careful than he would be if there were some defence in terms of taking care.

The Chairman: Another question, Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): I accept that, Mr. Chairman. I am simply saying that an officer, in complete wantonness of a duty, has a responsibility here as well as someone else. I do think the legislation goes too far in fixing liability on officers of the corporation.

The Chairman: Thank you. Our final questioner, who I am sure will not want to keep us here beyond the ringing of the bells, is Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Stanbury, on page 9, disclosure of confidential information, the third paragraph, you say:

[Traduction]

trop formelles et formalistes qui ont été employées par le passé. Je pense par exemple à la Loi de l'impôt sur le revenu, et à tous les dépliants et à tous les efforts publicitaires qui ont été faits en vue de familiariser les gens avec ces règlements si complexes. Si le gouvernement, de quelque palier qu'il soit, impose au public, et jusqu'au plus petit entrepreneur, quelque 2,400 pages de nouveaux règlements, je propose que le gouvernement, pour l'efficacité de cette loi, prenne des mesures autres que la simple publication du texte de la loi dans la *Gazette du Canada*.

M. Reid (St. Catharines): Cela vous retirerait toute responsabilité, monsieur le président.

Puis-je ajouter encore quelque chose?

Le président: Bien sûr.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur Stanbury, à la page 6 du mémoire, on parle de la responsabilité des dirigeants. On y dit que cela devrait être basé sur le fait qu'on peut raisonnablement escompter que le dirigeant sait que l'acte qu'il pose entraînera une infraction à la loi ou aux règlements. Cette approche n'est-elle pas un peu trop étroite? Je parle d'agissements coupables, d'infractions à la loi. Certainement, nous n'avons pas à dire que le dirigeant savait que ce qu'il faisait était mal et que la responsabilité ne s'applique que dans ce cas-là.

Le président: Monsieur Huxley.

M. Huxley: Je pense que ce que nous disons, c'est que la loi, dans son libellé actuel, ne prévoit aucune défense, et ce que nous suggérons, c'est justement qu'elle prévoit une défense, puisque la situation présente est injuste. Et nous pensons qu'il faudrait peut-être rattacher cela au concept de ce qui est raisonnable, ou à la définition dont on parle en ce moment, parce qu'à ce moment-là, un agent ou un directeur d'une société aurait l'occasion, s'il avait à se défendre, de le faire.

M. Stanbury: Puis-je ajouter quelque chose à cela, monsieur le président? J'ai dit tout à l'heure que ce genre de responsabilité absolue pourrait peut-être jouer contre l'efficacité de la loi, parce que, si vous savez que vous allez être tenu pour responsable, que vous soyez négligent ou non, cela ne vous encouragera pas du tout à être plus prudent que vous le seriez si vous disposiez d'un certain recours ou d'un moyen de défense.

Le président: Une autre question, monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): J'accepte cela, monsieur le président. Je dis tout simplement qu'un agent qui fait des erreurs par négligence est tout aussi responsable que quelqu'un d'autre de ce qui se passe. Je ne pense pas que la loi aille trop loin en ce qui concerne la définition de la responsabilité des dirigeants des sociétés.

Le président: Merci. La dernière personne sur la liste est M. Turner, qui, je l'espère, ne nous gardera pas trop longtemps après la sonnerie.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur Stanbury, à la page 13 du mémoire, sous le titre «divulgaration de renseignements confidentiels», le troisième paragraphe dit:

[Text]

If a government official believes the information the company has provided on a substance indicates the substance is dangerous, and that opinion is disclosed to the public the company may suffer adversely as a result.

We still have not learned a lesson. Last November we had a spill at Mississauga. Two weeks ago, and that is roughly six and a half months later, we had a spill west of London, Ontario—thirty-four cars were in the ditch. On June 16, the area of firefighters, and I believe most of them were volunteers, met to discuss what happened. Now, we find out, number one, our big disadvantage was the lack of two-way radio at the scene of the Canadian Pacific derailment, of the command post. Chief Currie said, "We local firefighters do not have two-way radios". Now, this is very important. Number two, obtaining fast information about the contents of many of the 34 derailed cars was also a problem. Now, where does one obtain the information, in your opinion?

The Chairman: Mr. Huxley.

Mr. Huxley: I have some knowledge of that situation and I know that in respect to that particular derailment, the derailment I understand was caused by a faulty door falling off a box-car which then subsequently derailed other cars, which led to some of them bursting into flame. In respect of some of the chemicals that were involved in that fire, one tank of chemicals—it was not actually, I suppose, chemicals, it was light oil—that caught fire had been sold by our company to Polysar, and it had been sold to them at our plant gate. They had provided a rented car and put the chemicals in the car. The car itself, as I understand it, was of proper design and met necessary standards; it was the derailling of the other cars that caused this one to actually burst into flame. Despite the fact that we did not have any interest in that particular commodity any longer, we received telephone calls concerning it and provided information, if I am not mistaken, quite early in the evening, after we were contacted, so that local fire-fighters could in fact deal with the commodity. As I also understand it, railways are required to maintain lists of commodities that are carried on their trains, and in the circumstances they would have had that information as well. But even despite the fact that it appears that the fire personnel on the scene did not get that information from the train crew, they at least got it from Stelco, which was not even the owner any longer, very quickly thereafter...

• 1710

Mr. Turner:

... aware that specialists from the Dow Chemical Company in Sarnia were contacted and reached the scene midway between Komoka and High Park within 45 minutes. Chief Currie said they told us to go through the train's manifest for a list of cargo and not to go in to battle the fire until we knew what was in them.

[Translation]

Si un fonctionnaire croit que les renseignements fournis par une entreprise concernant une substance indiquent que celle-ci est dangereuse et que cette opinion est divulguée au public, l'entreprise peut en subir les résultats néfastes.

Nous n'avons toujours pas appris notre leçon. En novembre dernier, il y a eu l'accident à Mississauga. Il y a deux semaines, c'est-à-dire environ six mois et demi plus tard, il y a eu un accident semblable à l'ouest de London, en Ontario, où 34 wagons se sont retrouvés dans le fossé. Le 16 juin, les pompiers, qui, pour la plupart, étaient bénévoles, se sont rencontrés pour discuter de ce qui s'était produit. On découvre maintenant, première lacune, que lors du déraillement du train du Canadien Pacifique, on ne disposait pas d'équipement radio à deux voies au poste de commande. Le chef Currie a dit: «Les pompiers locaux n'ont pas d'équipement radio à deux voies.» Cela est très important. Deuxièmement, il a été très difficile d'obtenir très rapidement des renseignements au sujet du contenu d'un bon nombre des 34 wagons déraillés. A votre avis, où obtient-on ce genre d'information?

Le président: Monsieur Huxley.

M. Huxley: Je connais certains détails de l'accident. Apparemment, le déraillement aurait été provoqué par la chute d'une porte défectueuse d'un wagon couvert, ce qui a entraîné le déraillement d'autres wagons, dont certains se sont enflammés. Pour ce qui est de certains des produits qui ont pris feu, je peux vous dire qu'un wagon de produits chimiques,—je suppose qu'il ne s'agit pas vraiment de produits chimiques, mais plutôt d'huile légère—, qui a pris feu, avait été vendu à Polysar par notre entreprise, et on le leur avait vendu à la porte de notre usine. Ils ont fourni un wagon loué et ils ont mis les produits dans le wagon. Le wagon lui-même, si j'ai bien compris, était bien conçu et répondait aux normes imposées; c'est le déraillement des autres wagons qui a fait que celui-ci a pris feu. Malgré le fait que nous n'ayons plus rien à voir avec cette marchandise, nous avons reçu des appels téléphoniques à ce sujet et nous avons fourni des renseignements assez tôt dans la soirée, si je ne m'abuse, tout de suite après qu'on nous eut contactés, afin que les pompiers puissent s'en occuper en connaissance de cause. Je pense également d'ailleurs que les compagnies de chemins de fer sont tenues de garder à jour des listes des produits qui sont transportés dans leurs trains, et dans les circonstances, les pompiers auraient également disposé de ces renseignements. Mais même si les pompiers sur les lieux n'ont pas obtenu ces renseignements de l'équipage du train, ils les ont obtenus auprès de la Stelco, qui n'était même plus le propriétaire des produits.

M. Turner:

... au courant du fait que des spécialistes de la Dow Chemical de Sarnia avaient été contactés, et s'étaient rendus sur place, à mi-chemin entre Komoka et High Park, et ce, dans un intervalle de 45 minutes. Le chef Currie a dit: ils nous ont dit d'examiner le manifeste du train pour obtenir la liste des produits transportés et de ne pas combattre l'incendie avant de savoir ce que transportaient les wagons.

[Texte]

Now you turn around and say that you do not want it disclosed.

Mr. Huxley: That is not what we said.

Mr. Turner: If you have 102 cars to walk, and 34 cars laying in the ditch, who is going to bring the fire department the information about what is in those cars?

Mr. Huxley: We have not said that. As far as what was being shipped, we understand the desire of this committee and the government to have legislation that would clearly establish what was involved in those cars and what was dangerous about them. For example, in this particular case we are talking about what is loosely called light oil. It is made up of a number of different substances and if I gave you the chemical formulas for those substances that would not help you in dealing with the fire. However, if you knew that it was light oil, that you dealt with it in this particular way and that it had a flash point of so many degrees Fahrenheit, then you could deal with it more effectively.

My point is that any failure at the scene of that derailment, on the basis that the listing of the cars was not present, or it was present, or somebody could not find the guy who had it, does not have anything to do with the issue of our willingness to see that the dangerous nature of commodities is marked. In this particular case I assume that car was probably even placarded.

Mr. Turner: The point is that this was 45 minutes after, and even the chief said that it is difficult for a local fire department to get along without advice from specialists. So you call for the specialists and they say to check what is in the car, so somebody has to walk 102 cars, or get somebody with a radio, saying what is in the cars. This time this car blew up and . . .

Mr. Huxley: We agree with the point that you should know what is in the cars. If the Dow specialist arrived on the scene and found that the manifest was not sufficient to tell him that, then that is obviously a problem that has to be resolved and hopefully this legislation will have some impact on that in future. From my perspective, that has nothing to do with the issue of how far you go in providing information about substances because you are still going to have it down to the point where you are going to be saying that a particular substance is dangerous if it catches fire, or whatever.

Mr. Turner: What I am suggesting, sir, is that here we have gone almost seven months and nobody has learned anything. We have a fire at Mississauga and we clean up the city; we have another one seven months later and nobody knows what to do when they get there. We call specialists and they say to walk 102 cars or call them by radio, but they have no radios where the wreck happened. Surely your company should be interested in stopping a lot of these wrecks that are happening and interested in passing the information out to the fire chiefs so that if anything happens they have a number to call, an emergency number, to say that this is what is in the cars according to the placards, what do we do.

[Traduction]

Maintenant, vous dites que vous ne vouliez pas que ces renseignements soient divulgués.

M. Huxley: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Turner: Si le train compte 102 wagons et qu'il y en a 34 dans le fossé, qui va fournir aux pompiers les renseignements sur ce que contiennent les wagons?

M. Huxley: Nous n'avons pas dit cela. Pour ce qui est des marchandises transportées, nous comprenons le désir du Comité et du gouvernement de prévoir des lois qui établiraient clairement ce que contenaient ces wagons et ce qu'ils avaient de dangereux. Par exemple, dans ce cas précis, nous parlons de ce qu'on appelle communément huile légère. Ce produit est composé de plusieurs substances, et si je vous en donnais les formules chimiques, cela ne vous aiderait en rien à combattre l'incendie. Cependant, si on vous disait qu'il s'agit d'une huile légère qu'il faut traiter d'une certaine façon et que cette huile est inflammable à telle température, vous seriez sans doute mieux en mesure de combattre l'incendie.

Ce que je veux dire, c'est que le fait que, lors de l'accident, on n'ait pas disposé du manifeste du train ou qu'on n'ait pas pu trouver la personne qui l'avait en main, n'a rien à voir avec le fait que nous souhaitons que la nature dangereuse des marchandises soit clairement indiquée sur les conteneurs. Dans ce cas précis, je suppose que le wagon portait des affiches à l'extérieur.

M. Turner: Le problème, c'est que cela s'est passé 45 minutes plus tard, et même le chef des pompiers a dit que c'était difficile pour son personnel de se débrouiller sans les conseils de spécialistes. Alors, on appelle les spécialistes et ceux-ci vous disent de vérifier ce que contenait le wagon. Quelqu'un doit donc parcourir les 102 wagons, ou alors appeler quelqu'un qui a une radio, pour dire ce que contiennent les wagons. Et dans le cas du déraillement dont on discute, le wagon a explosé . . .

M. Huxley: Nous sommes d'accord avec le fait qu'il faut savoir ce que contiennent les wagons. Si le spécialiste de la Dow s'est rendu sur les lieux et s'est rendu compte que le manifeste n'était pas suffisant pour expliquer le contenu des wagons, il est clair qu'il y a un problème à résoudre, et avec un peu de chance, cette loi pourra améliorer la situation à l'avenir. D'après moi, cela n'a rien à voir avec la question de savoir jusqu'à quel point il faut fournir des renseignements sur les substances, parce que vous vous trouverez toujours dans une situation, à un moment donné, où vous devrez dire que telle substance est dangereuse si elle prend feu, etc.

M. Turner: Ce que je dis, monsieur, c'est qu'environ sept mois se sont écoulés, et personne n'a appris quoi que ce soit. Nous avons un incendie à Mississauga et nous nettoions la ville; nous en avons un autre sept mois plus tard, et personne ne sait comment faire pour le combattre. Nous appelons les spécialistes et ils disent: «Examinez les 102 wagons ou communiquez avec eux par radio,» mais on n'a pas de radio là où l'accident a eu lieu. Votre entreprise devrait certainement être intéressée à arrêter ce genre d'accident et à fournir les renseignements aux chefs des pompiers pour que, en cas d'accident, ils aient un numéro à appeler, pour qu'on puisse leur dire:

[Text]

• 1715

Mr. Huxley: We agree, and, in fact, that is what we gave to the fire chief that called us and also to the Dow Chemical specialist when he also contacted us. As I understand it, we were contacted by a number of emergency personnel at the scene asking for information and in all respects we gave that information. Whether Polysar was contacted, I do not know; whether CP was contacted, I do not know.

Mr. Turner: Well, Chief Currie said that the basic advantage was that it started in the daylight, so they knew what they were dealing with. In darkness, it would have been difficult to read what was in those cars. Now, all wrecks do not happen in the daytime; they also happen at night; and the same thing happened at Mississauga.

Mr. Stanbury: I do not think we have any disagreement with your point. Mr. Huxley has been saying that daylight or dark, we agree that everyone concerned should know what is in transit. He has only said that it does no one any good and certainly does not assist in the administration of this act, and has commercial side effects, if the entire chemical formula of some substance has to be disclosed, rather than the practical information which was necessary in this case but which somehow was not in a place where they could find it.

We have no objection and no disagreement at all with your point.

Mr. Turner: Well, I pulled these cars with various materials for 27 years and the only thing I ever knew about what was in a train was that they would come up and say that there was a car of dynamite, five or six cars back. The only way you would know was if, when you went by the cars, wherever you lifted them, you looked at the placard on the side. To me, this was absolutely ridiculous, that I did not know, as the engineer of that train, what was in that train. Then we wonder why we have problems.

This has been going on for years and years. We had a wreck, and now we have another one seven months later, and we have learned nothing. The faster we get this act in, the better off we are going to be.

Mr. Stanbury: We support your point entirely.

Mr. Turner: Thank you, sir.

Mr. Mackasey: I wonder if I could ask one supplementary question?

The Chairman: A supplementary question, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Just to emphasize a point, Mr. Stanbury, if, under circumstances I cannot anticipate, it was necessary to reveal a chemical formula, would you have any objection?

M. Stanbury: We have indicated that we have no objection to that provided it is not published to the whole world; that, obviously, the people who need to know . . .

Mr. Mackasey: Even if it were, and it was the only thing you could do in order to prevent a disaster, then I am sure you would have no hesitation—even if it became public?

[Translation]

«Voici ce que contiennent les wagons d'après les affiches, et voici ce que vous devez faire.»

M. Huxley: Nous sommes d'accord et c'est précisément les renseignements que nous avons donnés au chef des pompiers, ainsi qu'aux spécialistes de la Dow Chemical qui nous ont contactés. Plusieurs responsables des services d'intervention nous ont contactés pour obtenir des renseignements que nous leur avons donnés. J'ignore si Polysar a été contacté.

M. Turner: Le chef de police, M. Currie, a reconnu que les opérations avaient heureusement commencé de jour. Il aurait été difficile, dans l'obscurité, de lire les inscriptions portées sur les wagons. Malheureusement, les déraillements arrivent aussi de nuit, comme cela a été le cas à Mississauga.

M. Stanbury: Je crois que nous sommes tout à fait d'accord avec vous. De jour ou de nuit, tout le monde doit connaître la nature des matières transportées, et c'est ce qu'a dit M. Huxley. Il a simplement ajouté que la divulgation de toute la composition chimique d'un produit était inutile et ne servait en rien à l'application de cette loi; de plus, elle peut causer des dommages aux entreprises concernées. Dans le cas qui nous intéresse, il aurait suffi que certains renseignements d'ordre pratique aient été indiqués, mais on n'a pas pu les trouver.

Nous sommes tout à fait d'accord avec vous et n'avons aucune objection.

M. Turner: Pendant 27 ans, j'ai conduit toutes sortes de trains de marchandises, et ce n'est que lorsqu'on venait me dire qu'il y avait un wagon de dynamite, 5 ou 6 wagons plus loin, que je savais ce que transportait le train. Pour connaître le contenu d'un wagon, il fallait soulever l'inscription qui se trouvait sur le côté. Je trouvais totalement ridicule d'ignorer ce que transportait le train que je conduisais. On se demande ensuite pourquoi nous avons des problèmes.

Cela fait des années et des années que ça dure. Un grave déraillement a eu lieu, puis un second, sept mois plus tard. Nous n'avons rien appris. Plus vite cette loi sera adoptée, mieux cela vaudra.

M. Stanbury: Nous sommes tout à fait de votre avis.

M. Turner: Merci, monsieur.

M. Mackasey: Pourrais-je poser une question supplémentaire?

Le président: Une question supplémentaire, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: J'aimerais simplement souligner un point à M. Stanbury. Si, dans des circonstances imprévisibles, vous étiez obligé de révéler une formule chimique, le feriez-vous?

M. Stanbury: Nous n'avons aucune objection à cela, à condition que les renseignements fournis ne soient pas divulgués au monde entier. Il est évident que certaines personnes ont besoin de connaître . . .

M. Mackasey: Et même si cela était, accepteriez-vous de divulguer au monde entier certains renseignements, afin d'éviter un désastre?

[Texte]

Mr. Stanbury: Oh, of course, that is true. The way in which we suggest that could be effectively done is for the people who have to deal with that emergency, the emergency response people, to have access to that information for that purpose.

The Chairman: Thank you very much.

I want at this time to thank the witnesses who appeared before our committee today. I am sure the exchanges that took place here will help the committee in submitting its report to the House and will help the department in its appreciation of the objections that have been taken by the CMA to some of the provisions of the bill. Your testimony, gentlemen, was most helpful and I am sure you have the gratitude of all members of the committee for appearing here today.

I would like to point out to the members of the committee that they should not make too many plans for tomorrow. We have a hearing at 9.30 a.m. with Professor Julius Lukasiewicz, and at 11 a.m., we will hear from the Atomic Energy Control Board. Both of those meetings will occur in room 253-D. At 3.15 p.m., we have the Canadian Railway Labour Association and, at 8 p.m., the Federation of Canadian Municipalities, both of whom we will hear in this room.

There being no further interveners, the meeting is adjourned until 9.30 a.m. tomorrow.

[Traduction]

M. Stanbury: Bien sûr. J'estime que ce sont les services d'intervention qui doivent avoir accès à ces renseignements confidentiels, afin de les utiliser à bon escient.

Le président: Merci beaucoup.

Je voudrais maintenant remercier les témoins qui ont comparu aujourd'hui devant notre Comité. Je suis certain que les échanges d'aujourd'hui permettront aux membres du Comité de rédiger le rapport qu'ils doivent présenter à la Chambre. D'autre part, le ministère prendra connaissance avec intérêt des objections formulées par l'AMC au sujet de plusieurs dispositions de ce bill. Vos témoignages ont été extrêmement précieux et je puis vous assurer de la reconnaissance de tous les membres du Comité.

J'aimerais conseiller aux membres du Comité de ne pas faire trop de projets pour demain. Le professeur Julius Lukasiewicz doit comparaître au cours de la réunion de 9 h 30, et à 11 heures, nous entendrons les représentants de la Commission de contrôle de l'énergie atomique. Ces réunions auront lieu dans la pièce 253-D. L'Association des syndicats des cheminots canadiens comparaitra à 15 h 30, et la Fédération des municipalités canadiennes, à 20 heures, dans cette salle-ci.

Puisqu'il n'y a plus de questions, la séance est levée jusqu'à 9 h 30 demain.

APPENDIX "TRPT-3"

THE CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION

SUBMISSION

TO THE

STANDING COMMITTEE OF THE HOUSE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

ON

THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS ACT
(BILL C-18)

June 1980

PRINCIPAL CONCERNS OF
THE CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION
WITH THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS ACT

1. Due to its broad definition of "handling," the Bill will impose federal regulation that extends beyond transportation. In-plant operations, many of which are already provincially regulated, will be covered.
2. The punishment for violating this complex legislation and the myriad regulations that will follow are too severe (up to \$100,000 fines and two years imprisonment). Although the Law Reform Commission and the Supreme Court of Canada recognize the desirability of making defences available for violations of regulatory offences, the Bill only provides such defences for some offences but not for others.
3. The wide sweeping powers inspectors are given under the Bill are not subject to review. Similar Ontario legislation provides for appealing the order of an inspector.
4. Spill reporting needs to be coordinated between federal and provincial governments but the Bill does not provide for this. Moreover, it does not provide that minor spills need not be reported.
5. Liability for cleaning up a spill should be based on fault.
6. Regulations that will be required to implement this Bill will be complex. Government has an obligation to ensure that industry has an opportunity to become cognizant of their implications. Moreover, regulations would have to be compatible with provincial and U.S. transportation regulations.
7. The Bill enables the Minister to obtain confidential information from industries and to release that information to the public. Such release should not be permitted except in circumscribed circumstances. If information is released, the Ministry should be liable to make good any financial loss the company sustains as a result.
8. The Bill gives the federal Government powers to act when the environment is threatened even when transportation is not involved. That should be left to specific environmental legislation, which this Bill is not.

THE CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION
SUBMISSION
TO THE
STANDING COMMITTEE OF THE HOUSE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
ON
THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS ACT - (Bill C-18)

Efficient transportation services are essential to CMA member companies. As users of transportation services we are concerned about the following matters that arise out of Bill C-18.

1. DEFINITIONS (Section 2)

Handling

"Handling" is defined too broadly. Although the definition includes a limitation that handling must be "in the course of or for the purposes of transportation", this phrase can be broadly interpreted to include in-plant warehousing, packing and assembly that are far removed from shipping and transportation. Such operations should not be included in legislation regulating transportation and what is immediately ancillary to transportation. This is of particular concern due to the potential scope of the "handling" operations regulated by the Bill.

Sections 4 and 5 of the Bill require adherence to prescribed standards for properly labelling packaging that is "handled" and for safely "handling" dangerous goods. When dangerous goods are being "handled", Sections (14) and (15) empower inspectors to inspect packaging, to take samples for analysis, to require proper handling procedures and to seize and remove the goods. Section 21 empowers the Governor in Council to prescribe by regulation how dangerous goods will be handled (clause i) and to prohibit entirely the handling of specified dangerous goods (clause j). The Minister or someone he designates is given similar powers to direct how dangerous goods are handled whenever this is considered to be necessary to protect safety, property or the environment and when the situation is not already provided for by regulation under the Act. In short the Bill is sweeping in the scope of the "handling" operations it can regulate and direct and many applications such as labelling, safety procedures, inspections, analysis, seizure, etcetera,

could greatly affect in-plant operations.

Unless the definition of handling is restricted so that it only relates to transportation, the Bill may pervasively apply to a wide range of in-plant operations. In most cases, these will already be provincially regulated.

The extent of the problem of the Bill applying to in-plant operations will, of course, depend on the interpretation of the restrictive clause in the present definition requiring that handling be "in the course of or for the purposes of transportation". Yet determining the meaning of that phrase, both administratively and in the courts, will lead at least to confusion in industry and likely to duplicate, overlapping and even conflicting federal and provincial regulations.

To minimize this problem it should be accepted that in this Bill dealing with transportation, "handling" should not include in-plant operations and "handling" should only start when goods have been finally prepared for shipping and placed within a shipping area. We recommend that "handling" be redrafted to be restricted in this manner. If it is necessary that inspectors be able to carry out inspections in-plant in order to ascertain the facts about transporting dangerous goods in certain circumstances, this should be provided for by a section giving inspectors that specific power. It should not be provided for by defining handling broadly so it covers in-plant activity.

2. OFFENCES AND ENFORCEMENT

Defences

Section 8 sets out a limited defence to violations of certain sections in the Bill; namely that a person must "establish he acted in good faith, and took all reasonable measures to ensure compliance with the Act and regulations". In effect this provides a defence for those who have exercised due diligence.

First we recommend that it be sufficient to "establish he acted in good faith and took all reasonable measures to avoid the offence". It should not matter that you have not complied with a regulation that has no relevance to the offence for which you have been charged.

The due diligence defence set out in Section 8 is not available if there is a violation of Section 6(2) which covers contraventions of the Act or the regulations for which no specific fine or punishment is prescribed. The defence is also not available if the minor Section 7 "ticket offences" are violated.

In short the due diligence defence is only available if you are charged with a violations of the Act or regulations that involve the most onerous fines and imprisonment. This is unreasonable. It should always be a sufficient defence for a person to establish that he was diligent irrespective of whether or not the penalty for the violation is more or less onerous. The Law Reform Commission of Canada (Working Paper 2, Criminal Law, Strict Liability) has concluded that making available a due diligence defence is the fairest and most efficient means to promote high standards of care in regulatory law. This has been supported in the recent R. vs. Sault Ste. Marie decision of the Supreme Court of Canada.

We therefore recommend that the Section 8 defence apply to any violations of the Act or regulations.

Ticket Offences

It should be clear in the legislation that if an offence is designated by regulation as a "ticket offence" and someone commits such an offence so as to violate Section 7, an inspector should not be able to choose instead to lay a charge under the more onerous Sections 6 (1) and 6 (2). While the maximum fine for a ticket offence is \$1,000.00, offences of Section 6 (1) carry a maximum fine of up to \$100,000.00 and an offence of Section 6 (2) can carry a fine of up to \$10,000.00. Moreover, charges under Sections 6 (1) and 6(2) can also lead to imprisonment.

Punishments

The punishment for "non-ticket" offences is too severe. Fines of up to \$50,000.00 for a first offence and \$100,000.00 for a subsequent offence should not apply for violations of this legislation and its myriad

regulations. The legislation and regulations are so very complex and detailed that it is quite likely there will be many inadvertant violations even when people are acting prudently. Heavy fines may be necessary to dissuade flagrant violations of the Act in cases where danger to human life and substantial property damages are likely to result. If this is so, these factors should be set out in the legislation as necessary preconditions for fines of such severity as \$50,000.00 to \$100,000.00. Violations of the legislation and its detailed regulations should not be able to lead to imprisonment as provisions for imprisonment are normally associated with heinous crimes in the criminal field and not with regulatory offences.

Officers Liability

Section 11 makes an officer of a corporation liable for offences the corporation commits when an officer has corporate responsibility for the offending activity. This can mean a fine of up to \$100,000.00 and even imprisonment for an officer when what he does, or does not do, leads to his company violating this complicated Act and its myriad regulations. If an officer is to be liable for the acts of the corporation, and face these serious consequences, it should only be on the basis that it is reasonable to expect him to know his action will lead to a violation of the legislation or regulations.

We recommend that Section 10 be redrafted to incorporate such a provision as an element of the offence.

3. INSPECTORS AND ANALYSTS

Appealing an Inspector's Orders

The powers of an inspector are very broad. An inspector can inspect, analyze, examine records (Sections 14 (1) and (2)), require a company to change its operating procedures, refuse entry of goods (Section 14 (3)) ~~size~~ and remove goods (Section 15) and direct clean-up of spills (Section 17). All of these powers of an inspector could be exercised with poor judgement and this could require a company to needlessly spend a great deal of money and time: None of these powers are subject to any review.

The Ontario Occupational Health and Safety Act gives similar broad powers to inspectors to control hazardous substances in-plant; but Section 32 of that statute allows for an appeal from any order an inspector makes.

32.-(1) Any employer, constructor, owner, worker or trade union which considers himself or itself aggrieved by any order made by an inspector under this Act or the regulations may, within fourteen days of the making thereof, appeal to a Director who shall hear and dispose of the appeal as promptly as is practicable.

During the appeal procedure, a director appointed under the Ontario Act can stay, affirm or vary the inspector's order pending the resolution of the appeal.

We recommend that an appeal mechanism (either an administrative review or a judicial hearing) be implemented to review orders an inspector makes under this legislation when the company believes his orders to be unreasonable and unnecessary. Pending the outcome of that appeal, the inspector's order should normally be stayed. However, a director should be appointed under this legislation who would be able to implement the inspector's order (or a variation of it) on an interim basis, until the appeal is decided; but only if he believes, on reasonable and probable grounds, that this is required in an emergency situation to prevent serious and imminent danger to life, health and property.

Reasonable Measures

Section 14 (3) authorizes inspectors to take measures to ensure a company's operations comply with the legislation and regulations. The measures he is authorized to take should only be reasonable measures. The Section should be redrafted so the phrase "request the taking of or take any measures necessary..." becomes "any reasonable measures necessary...".

4. REPORTS AND REMEDIAL ACTION

Co-ordinated Reporting

The regulations that will be issued under Section 21 (o) to govern spill reporting under Section 17 (L) should avoid requiring multiple reports of a spill to various agencies. Reports of a spill, that will be required under this legislation, will, in most cases, also be required by other federal and provincial legislation and regulations. Unco-ordinated multiple reporting requirements will engage the person in control of the spill in extensive and time consuming reporting rather than in reporting only once and then getting clean-up operations under way. Federal and provincial governments should, therefore, ensure a one-number reporting system across the country or at least in each province for all spills irrespective of the legislation or regulations that govern the reporting requirements.

Educating Industry

If spill reporting systems, such as the one that will be set up for this legislation, are to work well, it is imperative that governments extensively educate industry as to its reporting responsibilities. Under this Bill, such education will be particularly crucial for haulers of dangerous goods. They will normally be the persons who will be required to report under Section 17 (1) when transported dangerous goods are spilled.

Minor Spills

The spill reporting requirements under the legislation and the regulations must be restricted so that it is clear that minor spills need not be reported; otherwise the heavy paper burden and regulatory load that is facing industry today will be needlessly increased by this Bill. Moreover needless reports of minor spills will overburden the administration system that will need to be set up under this legislation to deal with spill reports.

This problem was partially addressed in Section 16 (1) in the predecessor Bill, Bill C-25 which only required spill reports when damage or danger to life, health or property was a reasonable and probable result of the spill. However this provision has been deleted from Bill C-18. We recommend it be reintroduced.

When a minor spill occurs, industry would still be leery of relying on such a subjective exemption, because of the prospects under Section 6(2) of heavy fines of up to \$10,000.00 and imprisonment if the judgement that the minor spill is exempted is later questioned. We therefore recommend that, in addition to reintroducing the subjective exemption for reporting spills contained in Section 16(1) of Bill C-25 the regulations to be issued under Section 21(o) also set out a lower bound for emissions, discharges and other spills below which no report of a spill will be required.

5. RECOVERY OF COSTS AND EXPENSES

Liability Should be Based on Fault

Section 18(2) makes those who own and control a dangerous good that is spilled liable for all clean-up costs irrespective of whether they have been at fault (i.e. negligent) in causing the spill. Liability without fault is intrinsically unfair, nor will it promote a high standard of care. If a company is liable, even though it has taken all reasonable steps to prevent a spill, (i.e. has not been negligent), then there will be less incentive to take those precautionary measures. It may be justified to create a rebuttable presumption of liability whereby the owner or person in control of the spilled material would have the onus of establishing that he was not at fault in causing the spill if he is not to be held liable; but it is essential that presumption be rebuttable by proof that there was no fault or negligence.

6. REGULATIONS

Compatibility with other Transportation Regulations

Section 21 enables regulations to be made for the purposes of this legislation. The preamble to Section 21 should establish as an objective that in making regulation under the Act the Governor in Council makes reasonable efforts to ensure compatibility with other transportation regulations in Canada and the United States. Such compatibility is essential to the continued efficient functioning of transportation systems in Canada. We believe it is important that this be emphasized in the legislation.

To promote compatibility with other transportation regulations, all proposed regulation governing the transportation of dangerous goods should be first discussed with an advisory committee composed of industry and government (federal and provincial) representatives. This is being done at present and the practice should continue.

Compensation for Seized Property

Bill C-17, another predecessor to Bill C-18, provided in Section 17(1) for regulations to be made that would enable the Crown to pay reasonable costs and expenses incurred by owners of seized goods, when government inspectors exercised their powers of seizure. The regulations in Bill C-18 do not provide for such relief in cases where government inspectors improperly seize goods. We believe this to be unfair.

We therefore recommend that Section 17(1) of Bill C-17 be incorporated into Section 21 of Bill C-18 as follows:

21(S) for the purposes of Section 15, governing the detention, preservation and safeguarding of anything seized or removed thereunder, the payment of any reasonable costs and expenses of and incidental to any such seizure and detention and the disposition of anything forfeited to Her Majesty in right of Canada thereunder;

Industry Awareness of Regulations

It is important to recognize that the regulations which will be published under the Act will impose a considerable paper and regulatory burden on industry. The adverse effects on business of these regulations can be minimized by a concerted education program to ensure industry is aware of its responsibility both under the Act and the regulations. It is impracticable to expect business can be made aware of its detailed responsibilities merely by publishing regulations in the Canada Gazette as is required by Section 22. We are willing to discuss with the Ministry alternative mechanisms to alert industry to the impact of the regulations that will be issued under this Act.

7. DISCLOSURE OF INFORMATION AND ADMINISTRATION

Sections 23(4) and (6) recognize the importance of not disclosing sensitive commercial and proprietary information that the Minister will need to collect, particularly to determine whether or not a product is one to which the Act should apply. However, we have several concerns.

Disclosure of Confidential Information

Section 23(5) provides that information on a substance disclosed to the Minister to enable him to determine whether the Act should apply to that substance can be released to the public in certain circumstances.

The first circumstance provided for in clause a of Section 23(5) is that the information relates only to a dangerous property of the product without revealing sensitive proprietary information such as formula, composition or chemical ingredients. When a company specifies as a matter of fact that a substance has certain dangerous properties, there is no problem if that information is released if confidentiality is maintained. However whether or not a substance has dangerous properties will in many circumstances be a judgement matter by government officials. If a government official believes the information the company has provided on a substance indicates the substance is dangerous, and that opinion is disclosed to the public the company may suffer adversely as a result.

The hasty conclusion by officials that cyclamates were dangerous led to industry having to spend millions of dollars to find a substitute sweetener. This is now generally recognized as having been ill advised. Section 23(5)(a) could very well lead to such an experience being repeated and provides no safeguards for the affected industry. The solution might be to redraft the section so that facts the company provides specifying dangerous properties of the substance could be released but that conclusions and opinions that government officials might reach from the facts the company provided could not be released.

Clause (b) of Section 23(5) further provides that information that has been disclosed to the minister can be released if this is necessary for "the purposes of an emergency involving the health or safety of any person or

the public." Here there is no safeguard similar to that found in Clause (a) that restricts the information to be disclosed so that no sensitive commercial or proprietary information concerning formula, composition or chemical ingredients is released. Moreover we suspect that any spill of a substance regulated by the Transportation of Dangerous Goods Act could often be classified as an emergency, at least in the eyes of the media and hence the public. As a result, the section could lead to the disclosure of confidential information provided on a spilled substance as a matter of course. That could frustrate the thrust of Section 23 which is, as we understand it, to protect the commercial sensitivity of information companies provide to the government. We believe past experience has indicated that companies in Canada are willing to furnish information that is required to assist authorities in dealing with emergencies. However, if it is necessary to enable the government, in the event of an emergency threatening health and safety, to be able to disclose confidential information, then at least the section should stipulate that the information can only be provided to those engaged in emergency response activity.

Liability for Disclosure

To make sensible regulatory decision today, government increasingly needs confidential information that industry must provide. It is in industry's interest to provide such information to promote sound cost-effective regulations. Yet in providing confidential information industry runs the risk of suffering commercial losses and damages if the information is intentionally or carelessly disclosed.

If a person discloses information in contravention of Section 23 and the company providing the sensitive information is damaged, it will be no consolation to the company suffering the loss that the person disclosing the information has violated the Act and may be subject to penalty. What the company requires is a right to compensation for the commercial damages that are sustained. Such a right could be either in contract or in tort.

When the Minister collects information from a company which the company specifies to be confidential, the statute enabling the Minister to collect

the information could require the Ministry to enter into a contractual agreement with that company. By that contract the Crown would agree to indemnify the company providing the information for damages it suffered as a result of the information being released without the written consent of the company.

As a preferable alternative to this contractual remedy, the Act enabling the Ministry to collect information could create a right of civil liability against the Crown for breach of confidence.

Restricting Disclosure

Section 23(6) allows release of information a company **provides** without the consent of the company if it is "for the purposes of the administration or enforcement of this Act." This is too broad. We agree confidential information may have to be released for certain purposes of the Act, for example to those conducting an inquiry under Section 20. Perhaps there are other circumstances when information should be released for the purposes of the Act. However, all such circumstances should be clearly spelled out in the legislation as the phrase "for the purposes of the administration or enforcement of this Act" is so broad that it allows a company's information to be disclosed without there being any protection.

Sharing Information with Others

Section 25 provides for entering into agreements with provinces to encourage cohesion and uniformity in transportation legislation across Canada. This is essential. It is also essential our transportation legislation and regulations be compatible with those of the United States.

We are, however, concerned that confidential information the Ministry collects not be shared with other government agencies (federal, provincial, or foreign) without the written consent of the company providing that information. Nor do we believe that sharing of such confidential information will be necessary to promote cohesion in the regulation of the transportation of dangerous goods across Canada. If one government agency determines a product is dangerous, that analysis will generally be relied on by others. If that analysis is

suspect or if for some other reason another government agency wants to assess the analysis, that other government should undertake the analysis again on its own, collecting its own information. When industry provides confidential information to one government agency, the industry will take steps to ensure the agency properly safeguards such confidential information. Such steps become impossible if the industry's confidential information is widely dispersed to government ministries and agencies without the company's consent.

8. ENVIRONMENTAL PROTECTION MATTERS

A major change in Bill C-18 from its predecessor Bill C-25 is that under Bill C-18 threats to the environment enable action to be taken under the Transportation of Dangerous Goods Act. For example, under Section 15 inspectors can seize and remove goods if they are satisfied there is a serious and imminent danger to, among other things, the environment. Section 17 requires certain persons to report and to take emergency measures to, among other things, clean up the environment as a result of a spill of a dangerous good. Section 28 enables the Minister or a person he designates to direct the handling and transportation of a dangerous good if this is felt to be necessary to protect, among other things, the environment. In fact under these sections it is not even necessary that the incident involve transportation of dangerous goods.

Environmental protection is basically a matter of provincial jurisdiction except under several federal Acts which specifically deal with environmental matters where the federal government has jurisdiction. For example, the Fisheries Act gives the federal government power to regulate to ensure water is safe for fish. We do not think it is either appropriate or even constitutional for the Transportation of Dangerous Goods Act to be used as a means whereby the federal government encroaches on provincial jurisdiction over the environment.

APPENDICE «TRPT-3»**MÉMOIRE****DE****L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS****AU****COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
SUR LE TRANSPORT ET LES COMMUNICATIONS****CONCERNANT****LA LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES
(BILL C-18)**

juin 1980

PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS
DE
L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS
RELATIVES À LA
LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Par la définition vague qu'il donne au mot "manutention", ce Bill imposera une réglementation fédérale qui ira au-delà du domaine du transport. Des opérations à l'usine, dont plusieurs sont déjà réglementées par les provinces, y seront assujetties.
2. Les peines applicables aux infractions à cette législation complexe et à son cortège de règlements sont trop sévères (allant jusqu'à des amendes de \$100,000 et à deux ans d'emprisonnement). Bien que la Commission de réforme du droit et la Cour suprême du Canada admettent qu'il est souhaitable de prévoir des dispenses aux infractions aux règlements, ce Bill ne prévoit de telles dispenses que pour certaines infractions, non pour d'autres.
3. Les vastes pouvoirs conférés aux inspecteurs aux termes de ce Bill ne sont subordonnés à aucun examen. La législation ontarienne analogue prévoit qu'on peut en appeler d'un ordre d'un inspecteur.
4. Le rapport des pertes est une question qu'il y a lieu de coordonner entre les administrations fédérale et provinciales; or, ce Bill ne prévoit pas cette coordination. De plus, il ne prévoit pas la non-obligation de rapporter les pertes mineures.
5. La responsabilité du nettoyage d'une perte devrait être basée sur la faute.
6. Les règlements qui seront nécessaires à l'application de cette Loi seront complexes. Il incombe au gouvernement de s'assurer que l'industrie ait l'occasion d'en connaître les répercussions. De plus, ces règlements devraient être compatibles avec ceux des provinces et des États-Unis en matière de transport.
7. Ce Bill habilite le Ministre à obtenir des renseignements confidentiels de la part des entreprises et à les transmettre au public. Cette publication ne devrait pas être permise sauf dans des cas bien circonscrits. Si de tels renseignements sont publiés, le Ministre devrait avoir la responsabilité de compenser l'entreprise des pertes pécuniaires subies par suite de cette divulgation.
8. Ce Bill confère au gouvernement fédéral le pouvoir d'agir lorsque l'environnement est menacé et ce, même lorsqu'il ne s'agit pas de transport. Ce pouvoir devrait être laissé à la législation visant spécifiquement l'environnement, ce qui n'est pas le cas de ce Bill.

MÉMOIRE
DE
L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS
AU
COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
SUR LE TRANSPORT ET LES COMMUNICATIONS
CONCERNANT
LA LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES - (BILL C-18)

Les entreprises membres de l'AMC ont absolument besoin de services de transport efficaces. En tant qu'utilisateurs des services de transport, les questions suivantes soulevées par le Bill C-18 sont pour nous une cause de préoccupation.

1. DÉFINITIONS (Article 2)

Manutention

La définition du mot "manutention" est trop vague. Même si elle comporte la réserve que la manutention doit être "en vue du transport ou au cours de celui-ci", ce membre de phrase peut être généralement interprété comme comprenant l'entreposage, l'emballage et l'assemblage à l'usine, activités très éloignées de l'expédition et du transport. Ces activités ne devraient pas être incluses dans le champ d'application de la législation sur le transport et les activités immédiatement connexes. Cela nous inquiète particulièrement à cause de l'étendue potentielle des activités de "manutention" réglementées par cette Loi.

Les articles 4 et 5 exigent l'observation des normes prescrites afin que soient dûment étiquetés les emballages "manutentionnés" et en vue de la "manutention" sécuritaire des marchandises dangereuses. Lorsqu'il y a "manutention" de marchandises dangereuses, les articles 14 et 15 habilite les inspecteurs à inspecter l'emballage, à prélever des échantillons en vue d'analyses, à exiger des procédés appropriés en matière de manutention et à saisir et déplacer les marchandises. L'article 21 habilite le gouverneur en conseil à prescrire par règlement la façon dont les marchandises dangereuses doivent être manutentionnées (paragraphe i) et à interdire absolument la manutention de marchandises dangereuses spécifiées (paragraphe j). Le Ministre (ou la personne qu'il désigne) est investi de pouvoirs analogues pour ordonner la façon dont doivent être manutentionnées les marchandises dangereuses chaque fois qu'on le juge nécessaire pour protéger la sécurité, la propriété ou l'environnement et lorsque le cas n'est pas déjà prévu par règlement en vertu de cette Loi. Bref, ce Bill se taille un champ d'application trop vaste dans les activités de "manutention" qu'il peut réglementer et diriger et nombre de ses applications en matière d'étiquetage, de procédés sécuritaires, d'inspections d'analyses, de saisie, etc., pourraient grandement toucher les opérations effectuées à l'usine.

A moins de limiter la définition de manutention pour qu'elle s'applique exclusivement au transport, ce Bill pourra subrepticement s'appliquer à une vaste gamme d'activités à l'usine. Or, dans la plupart des cas, celles-ci seront déjà réglementées au niveau provincial.

L'étendue du problème que pose l'application de cette Loi aux activités à l'usine dépendra naturellement de l'interprétation qu'on donnera à la clause restrictive de la définition actuelle, clause qui exige que la manutention ait lieu "en vue du transport ou au cours de celui-ci". Il reste cependant que la détermination de la signification de ce membre de phrase tant par l'administrateur de cette Loi que par les tribunaux, causera à tout le moins de la confusion dans l'industrie et probablement des chevauchements, voire des conflits entre la réglementation fédérale et les réglementations provinciales.

Afin de minimiser ce problème, il faudrait admettre que dans ce Bill qui traite du transport, "manutention" ne devrait pas comprendre les activités à l'usine mais que l'application de ce mot ne devrait commencer que lorsque les marchandises ont finalement été préparées pour l'expédition et placées dans un local réservé à cette fin. Nous recommandons que la définition de "manutention" fasse l'objet d'une nouvelle rédaction en ce sens. S'il est nécessaire que les inspecteurs puissent effectuer des inspections à l'usine afin de vérifier les conditions exactes du transport des marchandises dangereuses dans certains cas, cela devrait être prévu par un article leur conférant ce pouvoir spécifique. Cette nécessité ne devrait pas être prévue en donnant au mot "manutention" une définition assez vague pour comprendre les activités à l'usine.

2. INFRACTIONS ET EXÉCUTION

Disculpations

L'article 8 établit une disculpation limitée aux infractions de certains articles de cette Loi; c'est-à-dire que "peut se disculper celui qui établit qu'il a agi de bonne foi et qu'il a pris toutes précautions raisonnables pour assurer l'observation de la présente Loi et de ses règlements". En fait, cela ne permet qu'aux personnes qui ont exercé une diligence raisonnable de se disculper.

Nous recommandons d'abord qu'il suffise d'établir qu'on a agi de bonne foi et pris toutes les précautions raisonnables pour éviter l'infraction". Le fait de ne pas avoir observé un règlement non relié à l'infraction dont on est accusé ne devrait pas entrer en ligne de compte.

On ne peut pas se prévaloir de la disculpation que constitue la diligence raisonnable exposée à l'article 8 si on a enfreint l'article 6(2) qui s'applique aux contraventions à la Loi ou aux règlements pour lesquelles nulle amende ou peine spécifiques ne sont prescrites. On ne peut pas non plus se prévaloir de cette disculpation dans le cas d'infractions mineures dont il est question à l'article 7 (formules de contravention).

Somme toute, on ne peut se prévaloir de la disculpation que si on est accusé d'infractions à la Loi ou aux règlements qui comportent les amendes les plus onéreuses et l'emprisonnement. Cela n'est pas raisonnable. Pour qu'une personne puisse se disculper, il devrait toujours suffire qu'elle établisse qu'elle a exercé de la diligence indépendamment du degré de sévérité

de la peine prévue pour l'infraction. La Commission canadienne pour la réforme du droit (document de travail 2, droit criminel, responsabilité stricte) a conclu que c'est en rendant accessible la disculpation de diligence raisonnable qu'on peut le plus efficacement et avec le plus de justice promouvoir des normes élevées de précaution dans le droit réglementaire. La décision de la Cour suprême du Canada dans la récente affaire R. vs. Sault Ste-Marie appuie cette conclusion.

Nous recommandons donc que la disculpation prévue à l'article 8 s'applique à toute infraction à la Loi ou aux règlements.

Contraventions

La législation devrait préciser clairement que si une infraction est désignée par un règlement comme étant une "contravention" et que quelqu'un commet une telle contravention en violation de l'article 7, un inspecteur ne devrait pas avoir le choix de déposer une accusation en vertu des articles 6(1) et 6(2) auxquels s'appliquent des peines plus sévères. Alors que, pour une contravention, l'amende maximale est de \$1,000, les infractions à l'article 6(1) rendent le coupable passible d'une amende pouvant aller jusqu'à \$100,000 et les infractions à l'article 6(2), d'une amende pouvant aller jusqu'à \$10,000. De plus, les infractions aux termes des articles 6(1) et 6(2) peuvent aussi le rendre passible d'emprisonnement.

Peines

La peine pour les infractions qui ne constituent pas des contraventions est trop sévère. Des amendes allant jusqu'à \$50,000 pour une première infraction et jusqu'à \$100,000 pour une infraction subséquente ne devraient pas s'appliquer aux infractions à ce Bill ni à son cortège de règlements. La Loi et les règlements sont si complexes et si détaillés qu'il est fort possible que de nombreuses infractions aient lieu par inadvertance même si les gens agissent avec prudence. De lourdes amendes peuvent être nécessaires pour prévenir les infractions flagrantes à la Loi dans les cas où la vie humaine est en danger et dans ceux où il peut y avoir d'importants dommages à la propriété. Si tel est le cas, ces circonstances devraient être spécifiées dans la Loi comme constituant un préalable à des amendes aussi élevées que \$50,000 ou \$100,000.

Les infractions à la Loi et à ses règlements détaillés ne devraient pas rendre le coupable passible d'emprisonnement étant donné qu'habituellement les dispositions concernant l'emprisonnement sont reliées à des crimes odieux du domaine criminel et non à des infractions à la réglementation.

Responsabilité des dirigeants

L'article 11 rend le dirigeant d'une entreprise responsable des infractions commises par l'entreprise lorsque, dans l'entreprise, il est responsable de l'activité qui constitue une infraction. Cela peut signifier une amende allant jusqu'à \$100,000, voire l'emprisonnement, pour un dirigeant lorsqu'un de ses actes ou une de ses omissions entraîne son entreprise à enfreindre cette Loi compliquée et la foule de règlements qui s'y rattache. Si un dirigeant est responsable des actes posés par l'entreprise et s'il doit faire face à leurs graves conséquences, cela devrait être basé sur le fait qu'on peut

raisonnablement escompter qu'il sait que l'acte qu'il pose entraînera une infraction à la Loi ou aux règlements.

Nous recommandons que l'article 10 soit rédigé à nouveau afin de comprendre une telle disposition en tant qu'élément de l'infraction.

3. INSPECTEURS ET ANALYSTES

Appels des ordres d'un inspecteur

Les pouvoirs d'un inspecteur sont très vastes. Il peut inspecter, analyser, examiner les registres (articles 14(1) et (2)), exiger qu'une entreprise modifie ses façons de procéder, refuser l'entrée au Canada de marchandises (article 14(3)), saisir et déplacer les marchandises (article 15) et ordonner le nettoyage des pertes (article 17). Il se peut que tous ces pouvoirs soient exercés sans trop de jugement et qu'une entreprise soit tenue de dépenser inutilement énormément d'argent et de temps. Or, nul de ces pouvoirs n'est assujéti à un examen quelconque.

L'Ontario Occupational Health and Safety Act accorde de vastes pouvoirs analogues aux inspecteurs concernant le contrôle à l'usine des substances dangereuses mais son article 32 prévoit un appel de toute ordre émis par un inspecteur.

32.-(1) Any employer, constructor, owner, worker or trade union which considers himself or itself aggrieved by any order made by an inspector under this Act or the

regulations may, within fourteen days of the making thereof, appeal to a Director who shall hear and dispose of the appeal as promptly as is practicable.

Pendant la procédure d'appel, un directeur nommé en vertu de cette Loi ontarienne peut maintenir, confirmer ou modifier l'ordre de l'inspecteur en attendant la décision.

Nous recommandons qu'un mécanisme d'appel (soit un examen de l'administrateur de la Loi ou une audience judiciaire) soit mis en place pour examiner les ordres que donne un inspecteur en vertu de cette Loi lorsque l'entreprise croit ces ordres irrationnels et inutiles. En attendant le résultat de l'appel, l'ordre de l'inspecteur devrait normalement être maintenu. Toutefois, en vertu de cette Loi, un directeur devrait être nommé et habilité à appliquer l'ordre de l'inspecteur (ou une modification de cet ordre) provisoirement, soit en attendant le prononcé de la décision; ce directeur ne devrait cependant procéder à une telle application que s'il est persuadé, en se basant sur des motifs raisonnables et probables, qu'elle est nécessaire en cas d'urgence pour empêcher un danger grave et imminent à la vie, la santé et la propriété.

Mesures raisonnables

L'article 14(3) autorise les inspecteurs à prendre des mesures pour s'assurer que les opérations d'une entreprise soient en conformité de la Loi et des règlements. Les mesures qu'il est habilité à prendre ne devaient être que des mesures raisonnables. Cet article devrait être rédigé à nouveau afin que le membre de phrase "prend ou fait prendre les correctifs nécessaires;" devienne "prend ou fait prendre toute mesure nécessaire raisonnable;"...

4. RAPPORTS ET CORRECTIFS

Rapports coordonnés

Les règlements qui seront promulgués aux termes de l'article 21(o) pour régir les rapports concernant les pertes en vertu de l'article 17(1) devraient éviter d'exiger d'organismes divers des rapports multiples d'une même perte. Les rapports d'une perte qui seront exigés en vertu de cette Loi seront, dans la plupart des cas, également exigés par d'autres lois et règlements fédéraux et provinciaux. L'exigence de rapports multiples non coordonnés engageront la personne préposée au contrôle de la perte à consacrer un temps énorme à ces rapports au lieu de l'obliger à n'en rédiger qu'un seul afin qu'elle puisse procéder aux opérations de nettoyage. Conséquemment, les gouvernements fédéral et provinciaux devraient veiller à établir dans tout le pays un système unique de rapport ou, à tout le moins, un système unique dans chaque province concernant toutes les pertes de marchandises dangereuses, indépendamment de la Loi et des règlements qui régissent ces rapports.

Informers l'industrie

Pour que les systèmes de rapport de pertes (comme celui qu'on établira concernant cette Loi) fonctionnent bien, il importe que les gouvernements éduquent amplement l'industrie au sujet de ses responsabilités en matière de rapports. Aux termes de cette Loi, cette éducation sera particulièrement vitale pour les transporteurs de marchandises dangereuses. Ce sont normalement eux qui seront tenus de préparer les rapports en vertu de l'article 17(1) en cas de pertes de marchandises dangereuses.

Pertes mineures

Les exigences visant le rapport des pertes en vertu de cette Loi et des règlements doivent être limitées de sorte qu'il soit clair qu'on n'est pas tenu de rapporter les pertes mineures; autrement, le lourd fardeau de la paperasserie et des règlements qui pèse déjà sur l'industrie sera inutilement accru. De plus, les rapports inutiles de pertes mineures surchargeront le mécanisme administratif qu'il faudra mettre en place aux termes de cette Loi pour s'occuper des rapports de pertes.

L'article 16(1) de la Loi précédente, la Loi C-25, traitait partiellement de ce problème et n'exigait de rapport que lorsque des dommages ou un danger pour la vie, la santé ou la propriété étaient le résultat logique et probable de la perte. Toutefois, cette disposition a été abrogée dans le Bill C-18. Nous recommandons qu'il soit réintroduit.

Dans le cas d'une perte mineure, l'industrie demeurerait prudente à l'égard d'une exemption à ce point subjective et ce, à cause de la perspective des lourdes amendes allant jusqu'à \$10,000 et de l'emprisonnement (article 6(2)) si plus tard, on met en doute la décision que la perte mineure est exemptée. Nous recommandons donc qu'en plus de réintroduire l'exemption subjective concernant le rapport des pertes contenue à l'article 16(1) de la Loi C-25, les règlements qui doivent être promulgués aux termes de l'article 21(o) établissent eux aussi une limite concernant les émissions, fuites ou autres pertes en-deça de laquelle nul rapport ne sera exigé.

5. RECOUVREMENT DES FRAIS ET DÉPENS

La responsabilité devrait être basée sur la faute

L'article 18(2) rend les personnes qui possèdent ou contrôlent une marchandise dangereuse pouvant faire l'objet de pertes responsables de tous les coûts du nettoyage et ce, qu'elles aient ou n'aient pas été fautives (c.-à-d. négligentes) en causant une perte. La responsabilité sans qu'il n'y ait faute est essentiellement injuste et ne pourra encourager l'établissement d'une norme élevée de précaution. Si une entreprise est responsable, même après avoir pris toutes les mesures raisonnables pour empêcher une perte, (c.-à-d. même si elle n'a pas été négligente), elle sera alors moins portée à prendre des mesures de précaution. On peut être justifié de créer une présomption réfutable de responsabilité qui obligera le propriétaire ou la personne chargée du contrôle de la substance qui a fait l'objet d'une perte à établir qu'il (ou qu'elle) n'a pas été fautif (fautive) concernant cette perte s'il (ou si elle) n'est pas pour être tenu(e) responsable; cependant, il est cependant essentiel que cette présomption soit réfutable par la preuve qu'il n'y a pas eu faute ou négligence de sa part.

6. RÈGLEMENTS

Compatibilité avec les autres réglementations sur les transports

L'article 21 permet la promulgation de règlements aux fins de cette Loi. Le préambule de cet article devrait établir comme objectif qu'en promulguant des règlements aux termes de cette Loi, le gouverneur en conseil doit faire des efforts raisonnables pour en assurer la compatibilité avec les autres réglementations du Canada et des États-Unis en matière de transport. Une telle compatibilité est essentielle au maintien du bon fonctionnement des systèmes de transport au Canada. Nous croyons qu'il importe de le souligner dans cette

Afin de favoriser la compatibilité avec les autres réglementations sur le transport, tous les règlements proposés en vue de régir le transport des marchandises dangereuses devraient d'abord faire l'objet d'une discussion avec un comité consultatif composé de représentants tant de l'industrie que des administrations fédérale et provinciales. C'est ce qui se fait actuellement et cette pratique devrait être maintenue.

Compensation pour les biens saisis

La Loi C-17, un autre prédécesseur du Bill C-18, prévoyait à l'article 17(1) la promulgation de règlements permettant à la Couronne de payer les frais et dépens raisonnables encourus par les propriétaires des biens saisis lorsque les inspecteurs gouvernementaux avaient exercé leurs pouvoirs en cette matière. Dans le Bill C-18, les règlements ne prévoient pas une telle compensation dans les cas où les inspecteurs gouvernementaux saisissent indûment des biens. Cela nous semble injuste.

Nous recommandons donc que l'article 17(1) de la Loi C-17 soit incorporé à l'article 21 du Bill C-18 comme il suit:

21(s) aux fins de l'article 15 régissant la détention, la conservation et la garde des objets saisis ou enlevés en vertu dudit article, le paiement des frais et dépens raisonnables directs ou indirects consécutifs à la saisie ou à la détention susmentionnées et la disposition de toute chose confisquée au profit de Sa Majesté, le chef du Canada en vertu dudit article.

Connaissance des règlements par l'industrie

Il importe d'admettre que les règlements qui seront publiés aux termes de cette Loi imposeront à l'industrie un considérable fardeau sous forme de paperasserie. Il est possible de minimiser les effets adverses de ces règlements sur les entreprises par un programme concerté d'éducation afin de s'assurer que l'industrie soit consciente de ses responsabilités aux termes tant de la Loi que des règlements. Il est irréaliste d'escompter que les entreprises connaîtront en détail leurs responsabilités simplement par la publication des règlements dans la Gazette du Canada, comme l'exige l'article 22. Nous sommes disposés à discuter avec le ministère d'autres mécanismes destinés à informer l'industrie de l'impact des règlements qui seront promulgués en vertu de cette Loi.

7. COMMUNICATION DES RENSEIGNEMENTS ET ADMINISTRATION

Les articles 23(4) et (6) admettent l'importance de ne pas divulguer, des points de vue commerce et propriétés, les renseignements délicats que le Ministre peut avoir besoin de réunir afin, notamment, de déterminer si un produit donné tombe ou ne tombe pas dans le champ d'application de cette Loi. Cependant, nous demeurons préoccupés à plusieurs égards.

Divulgaration de renseignements confidentiels

L'article 23(5) prévoit que des renseignements fournis au Ministre relativement à une substance afin de lui permettre de déterminer si la Loi doit ou ne doit pas s'appliquer à cette substance peuvent être transmis au public dans certaines circonstances.

La première circonstance prévue à l'article 23(5), c'est que ces renseignements ne portent que sur une propriété dangereuse du produit sans révéler de renseignements délicats sur les priorités dudit produit tels que sa formule ou sa composition chimique. Lorsqu'une entreprise spécifie comme question de fait qu'une substance possède certaines propriétés dangereuses, la divulgation de ce renseignement ne pose pas de problème pourvu que le caractère confidentiel soit préservé. Toutefois, dans de nombreux cas, la détermination du fait qu'une substance possède des propriétés dangereuses sera une question de jugement de la part des fonctionnaires. Si un fonctionnaire croit que les renseignements fournis par une entreprise concernant une substance indiquent que celle-ci est dangereuse et que cette opinion est divulguée au public, l'entreprise peut en subir des résultats néfastes.

La conclusion hâtive de la part de fonctionnaires que les cyclamates constituaient une substance dangereuse a amené l'industrie à dépenser des millions de dollars pour trouver un édulcorant substitut. On admet maintenant généralement que cette conclusion était erronée. L'article 23(5)(a) pourrait fort bien donner lieu à la répétition de cette erreur et il ne prévoit aucune protection pour l'industrie qui serait touchée. La solution pourrait bien résider dans une nouvelle rédaction de cet article afin que les renseignements que fournit une entreprise en spécifiant les propriétés dangereuses d'une substance puissent être publiés mais que les conclusions et opinions auxquelles peuvent arriver les fonctionnaires à partir de ces données ne puissent l'être.

Le paragraphe (b) de l'article 23(5) prévoit en outre que les renseignements qui ont été divulgués au Ministre peuvent être publiés si c'est nécessaire pour "des raisons de santé ou de sécurité publique ou privé".

Ce paragraphe ne contient pas de protection semblable à celle que l'on trouve au paragraphe (a) lequel limite les renseignements qui peuvent être divulgués afin que nul renseignement délicat concernant le commerce ou les propriétés ayant trait à la formule ou à la composition chimique ne soit publié. De plus, nous croyons que toute perte d'une substance réglementée par la Loi sur le transport des marchandises dangereuses peut souvent être qualifiée de cas d'urgence, au moins par les médias et, conséquemment, par le public. Cet article pourrait donc entraîner, comme allant de soi, la divulgation de renseignements confidentiels fournis au sujet d'une substance ayant fait l'objet d'une perte. Cela pourrait aller à l'encontre de l'intention de l'article 23 qui, si nous comprenons bien, est de protéger le caractère délicat des renseignements commerciaux qu'une entreprise fournit aux gouvernements.

L'expérience indique que les entreprises qui sont au Canada sont disposées à fournir les renseignements requis pour aider les autorités à s'occuper des cas d'urgence. Toutefois, s'il est nécessaire d'habiliter le gouvernement -- dans le cas d'une urgence qui constitue une menace à la santé et à la sécurité -- à divulguer des renseignements confidentiels, alors cet article devrait à tout le moins stipuler que de tels renseignements ne peuvent être fournis qu'à ceux qui sont engagés dans une activité suscitée par l'urgence.

Responsabilité en matière de divulgation

Pour prendre des décisions sensées en matière de réglementation, le gouvernement a aujourd'hui un besoin croissant de renseignements confidentiels que l'industrie se doit de lui fournir. C'est dans l'intérêt de cette dernière de répondre à ce besoin afin de favoriser des réglementations saines basées sur le rapport coût/efficacité. Toutefois, en fournissant des renseignements confidentiels, l'industrie risque de subir des pertes et des dommages commerciaux si ces renseignements sont divulgués soit intentionnellement, soit par inadvertance.

Si, en contravention à l'article 23, une personne divulgue des renseignements et nuit ainsi à l'entreprise qui a fourni des renseignements délicats, ce ne sera pas une consolation pour la firme qui subit une perte de savoir que la personne qui a divulgué les renseignements en question a enfreint la Loi et est passible d'une sanction. Ce dont la compagnie a besoin, c'est le droit à une compensation pour les dommages commerciaux qu'elle a subis. Un tel droit pourrait être soit contractuel, soit aux termes du droit délectuel.

Lorsque le Ministre recueille des renseignements d'une entreprise et que cette entreprise les qualifie de confidentiels, le statut qui habilite le Ministre à les recueillir pourrait exiger qu'il conclue une entente contractuelle avec l'entreprise concernée. En vertu de ce contrat, la Couronne pourrait consentir à indemniser l'entreprise qui fournit les renseignements des dommages qu'elle a subis par suite de leur divulgation sans son consentement écrit.

Une option préférable à ce remède contractuel, c'est que la Loi qui habilite le Ministre à recueillir des renseignements pourrait créer un droit de responsabilité civile contre la Couronne pour bris de confiance.

Limitation de la divulgation

L'article 23(6) permet la divulgation des renseignements que fournit l'entreprise sans le consentement de cette dernière s'il s'agit "de l'application de cette Loi". Cette disposition est trop étendue. Nous admettons qu'on doive publier des renseignements confidentiels à certaines fins de cette Loi, par exemple à des fins d'enquête aux termes de l'article 20. Il existe peut-être d'autres cas où de tels renseignements doivent être publiés aux fins de cette Loi. Toutefois, ils devraient tous être clairement exposés dans la Loi car le membre de phrase "aux fins de l'application de cette Loi" est si vague qu'il permet de divulguer les renseignements d'une entreprise sans que celle-ci puisse se protéger.

Partage des renseignements

L'article 25 prévoit la conclusion d'ententes avec les provinces pour favoriser la cohérence et l'uniformité dans la législation du transport partout au Canada. Cela est essentiel. Il est aussi essentiel que notre législation et nos règlements en matière de transport soient compatibles avec ceux des Etats-Unis.

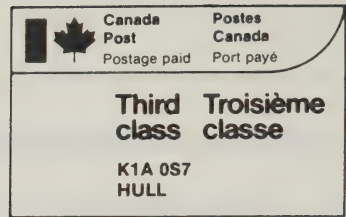
Nous tenons toutefois à ce que les renseignements confidentiels que recueille le Ministre ne soient pas partagés avec d'autres organismes gouvernementaux (fédéraux, provinciaux ou étrangers) sans le consentement écrit de l'entreprise qui les fournit. Nous ne croyons pas non plus que le partage de tels renseignements soit nécessaire pour favoriser la cohérence de la réglementation du transport des marchandises dangereuses partout au Canada. Si un organisme gouvernemental établit qu'un produit est dangereux, les autres se fieront généralement à cette analyse. Par contre, si cette analyse prête aux doutes ou si, pour une raison quelconque, un autre organisme gouvernemental désire l'évaluer, ce dernier devrait, de son propre chef, effectuer une nouvelle analyse et recueillir ses propres renseignements. Lorsque l'industrie fournit des renseignements confidentiels à un organisme gouvernemental, elle prend des mesures pour que cet organisme les protège convenablement. De telles mesures deviennent impossibles si les renseignements confidentiels d'une industrie sont largement dispersés dans les ministères et organismes gouvernementaux sans le consentement de l'entreprise.

8. LES QUESTIONS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Une modification majeure du Bill C-18 par rapport à la Loi C-25 qui l'a précédé, c'est que les menaces à l'environnement permettent la prise de mesures aux termes de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Ainsi, en vertu de l'article 15 du Bill C-18, les inspecteurs peuvent saisir et déplacer des marchandises s'ils sont persuadés qu'il existe un danger grave et imminent, entre autres à l'environnement. L'article 17 oblige certaines personnes à faire rapport et à prendre des mesures d'urgence pour, notamment, nettoyer l'environnement à la suite d'une perte de marchandise dangereuse.

L'article 28 habilite le Ministre ou une personne qu'il désigne à diriger la manutention et le transport d'une marchandise dangereuse si cela est jugé nécessaire pour protéger entre autres l'environnement. En fait, aux termes de ces articles, il n'est même pas nécessaire que l'incident comporte le transport des marchandises dangereuses.

La protection de l'environnement est essentiellement une question de juridiction provinciale sauf aux termes de plusieurs lois fédérales qui en traitent spécifiquement là où l'administration fédérale a juridiction. Par exemple, la Loi sur les pêcheries confère au gouvernement central le pouvoir de réglementer afin de veiller à ce que l'eau ne soit pas nuisible aux poissons. Nous ne croyons pas qu'il convienne, voire qu'il soit constitutionnel, de se servir de la Loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses pour empiéter sur la juridiction provinciale en matière d'environnement.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From The Canadian Manufacturers' Association:

Mr. Robert Stanbury, Q.C., Vice-President, Secretary and General Counsel, Firestone Canada Inc.;

Mr. T. F. Huxley, Solicitor, Steel Company of Canada Limited;

Mr. Roy A. Lipsett, General Traffic Manager, Union Carbide Canada Limited.

De l'Association des manufacturiers canadiens:

M. Robert Stanbury c.r., vice-président, secrétaire et conseiller général, Firestone Canada Inc.;

M. T. F. Huxley, avocat, Steel Company of Canada Limited;

M. Roy A. Lipsett, Directeur général du trafic, Union Carbide Canada Limited.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, June 26, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le jeudi 26 juin 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

CONCERNANT:

Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

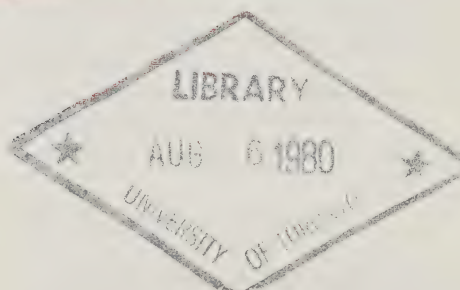
WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Deniger
Ellis

Fisher
Mackasey
Mayer
McCuish
McDermid

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

McKenzie
McRae
Parker
Penner
Reid (*St. Catharines*)

Roy
Towers
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le Greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, June 26, 1980:

Mr. Blaikie replaced Mr. Skelly;
Mr. Parker replaced Mr. Blaikie;
Mr. Ellis replaced Mr. McGrath.

Conformément à l'article 65(4)b du Règlement

Le jeudi 26 juin 1980:

M. Blaikie remplace M. Skelly;
M. Parker remplace M. Blaikie;
M. Ellis remplace M. McGrath.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 26, 1980

(9)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blaikie, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Mayer, McDermid, McKenzie, McRae, Penner, Reid (*St. Catharines*), Roy and Turner.

Other Members present: Messrs. Portelance, Rose and Stewart.

Witnesses: Professor Julius Lukasiewicz, Faculty of Engineering, Carleton University, Ottawa. *From the Atomic Energy Control Board:* Mr. J. W. Beare, Director, Safeguards and Nuclear Materials Branch; Mr. George Jack, Manager, Radioisotope Division.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Lukasiewicz made a statement.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on Thursday, May 8, 1980, the Chairman authorized that the brief submitted by Professor Julius Lukasiewicz be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-4"*).

The witness answered questions.

At 11:05 a.m. the sitting was suspended.

At 11:15 a.m. the sitting resumed.

Mr. Beare from the Atomic Energy Control Board made a statement.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on Thursday, May 8, 1980, the Chairman authorized that the brief submitted by the Atomic Energy Control Board be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-5"*).

The witnesses from the Atomic Energy Control Board answered questions.

At 12:32 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:15 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(10)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Mayer, McDermid, Penner, Reid (*St. Catharines*) and Turner.

Witnesses: *From The Canadian Railway Labour Association:* Mr. E. G. Abbot, Executive Secretary; Mr. John Adair, Vice-President, Brotherhood of Locomotive Engineers; Mr. D. V. McDuffe, Canadian Legislative Representative, United Transportation Union; Mr. Paul Raymond, Vice-President,

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 26 JUIN 1980

(9)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Blaikie, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Mayer, McDermid, McKenzie, McRae, Penner, Reid (*St. Catharines*), Roy et Turner.

Autres députés présents: MM. Portelance, Rose et Stewart.

Témoins: Professeur Julius Lukasiewicz, Faculté de génie, Université Carleton, Ottawa. *De la Commission de contrôle de l'énergie atomique:* M. J. W. Beare, directeur, Direction des garanties et matières nucléaires; M. George Jack, directeur, Division des radioisotopes.

Le Comité reprend l'étude du bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité en matière de transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Lukasiewicz fait une déclaration.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du jeudi 8 mai 1980, le président autorise que le mémoire soumis par le professeur Julius Lukasiewicz soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice "TRPT-4"*).

Le témoin répond aux questions.

A 11 h 05, le Comité suspend ses travaux.

A 11 h 15, le Comité poursuit ses travaux.

M. Beare, de la Commission de contrôle de l'énergie atomique fait une déclaration.

Conformément à une motion du comité adoptée à la séance du mardi 8 mai 1980, le président autorise que le mémoire soumis par la Commission de contrôle de l'énergie atomique soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice "TRPT-5"*).

Les témoins de la Commission de contrôle de l'énergie atomique répondent aux questions.

A 12 h 32 le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 15.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(10)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Mayer, McDermid, Penner, Reid (*St. Catharines*) et Turner.

Témoins: *De l'Association des syndicats de cheminots canadiens:* M. E. G. Abbott, secrétaire exécutif; M. John Adair, vice-président, Fraternité des mécaniciens de locomotive; M. D. V. McDuffe, représentant législatif canadien, Travailleurs unis des transports; M. Paul Raymond, vice-prési-

Brotherhood of Railway Carmen; Mr. John E. Platt, Vice-President, Brotherhood of Railroad Signalmen.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Abbot made a statement.

The witnesses answered questions.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on Thursday, May 8, 1980, the Chairman authorized that the brief submitted by The Canadian Railway Labour Association be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-6"*).

At 5:24 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING

(11)

The Standing Committee on Transport met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Mayer, McDermid, McRae, Penner and Turner.

Witnesses: From the Federation of Canadian Municipalities: His Worship Dennis Flynn, President, Mayor of Etobicoke, Ontario; His Worship Daniel Brownlow, Second Vice-President, Mayor of Dartmouth, Nova Scotia.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The witnesses read their submission and answered questions.

At 9:49 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Friday, June 27, 1980.

dent, Fraternité des wagonniers de chemins de fer; M. John E. Platt, Fraternité des signaleurs de chemins de fer.

Le Comité reprend l'étude du bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Abbot fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du jeudi 8 mai 1980, le président autorise que le mémoire soumis par l'Association des syndicats de cheminots canadiens soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice "TRPT-6"*).

A 17 h 24, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR

(11)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Mayer, McDermid, McRae, Penner et Turner.

Témoins: De la Fédération canadienne des municipalités: Son Honneur Dennis Flynn, président, Maire d'Etobicoke, Ontario; Son Honneur Daniel Brownlow, deuxième vice-président, Maire de Dartmouth, Nouvelle-Écosse.

Le Comité reprend l'étude du bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Les témoins font lecture de leur mémoire et répondent aux questions.

A 21 h 49, le Comité suspend ses travaux jusqu'au vendredi 27 juin 1980, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 26, 1980

• 0946

[Texte]

The Chairman: Order, Please. Good morning, everyone. We start our committee hearings today with a point of order by Mr. Penner.

Mr. Penner: This is really a point of order, Mr. Chairman. In the two-page submission by Dr. Lukasiewicz there is a reference to an enclosed study, and at the bottom of the page the name of that study is stated: *An Assessment of Canadian Railway's Safety* by J. Lukasiewicz. It is my understanding, Mr. Chairman, that this was not circulated to members because it was not available in the two official languages? I understand that.

It is also my understanding, however, that if a member of Parliament requests this document it should be forthcoming immediately. I want to indicate my point of order, sir, which is that my office did request that study so that we could read it in preparation for this meeting and we were unable to obtain it. I wonder if I could have a clarification of the way in which we proceed. If the document is in one language only, if a member of Parliament requests it why is it not forthcoming immediately, without any delays or explanations?

The Chairman: The answer to that, Mr. Penner, is simply that the Clerk of the committee had only one copy. That may not be as it should be but that is the situation.

Mr. Penner: Mr. Chairman, if I may again, sir, on the same point of order, I cannot accept the fact that in this day and age one copy prohibits distribution to members who are going to examine that document at a standing committee the next morning. If I had had the document for three minutes I could have returned it, I could have had the study photostated very quickly. If that is the reason, Mr. Chairman, my point of order has more relevance than I thought it had at the beginning.

The Chairman: That is the document in question, Mr. Penner.

Mr. Turner: We got that.

The Chairman: The only explanation I can give you is that there was only one copy of the document, whether that is as it should be or not. Certainly any member of Parliament, or his assistant, can go to the Clerk's office and obtain a copy of the document through the photostat process.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Just prior to the meeting I spoke to Professor Lukasiewicz and he is sending a copy to each one of the members of this committee on his own, as soon as he gets back to his office.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. I still understand Mr. Penner's point, however, and it probably would have been helpful if the document had been sent to members prior to the meeting.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 26 juin 1980

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Bonjour à tous. Nous entamons les audiences du Comité aujourd'hui sur un rappel au règlement de M. Penner.

M. Penner: Il s'agit en effet d'un rappel au règlement, monsieur le président. Dans le document de deux pages présenté par M. Lukasiewicz il est fait allusion à une étude annexée dont le titre est inscrit en bas de page: *Évaluation de la sécurité des chemins de fer canadiens* par J. Lukasiewicz. Monsieur le président, si j'ai bien compris, ce rapport n'a pas été distribué aux membres du Comité, car il n'était pas disponible dans les deux langues officielles.

Or, à ma connaissance, si un député demande ce document, il devrait pouvoir se le procurer immédiatement. Mon rappel au règlement est donc le suivant: Mes services ont demandé de pouvoir lire le rapport en question en vue de la réunion et n'ont pu l'obtenir. J'aimerais quelques éclaircissements sur la manière de procéder. Si le document n'est rédigé que dans une langue et s'il est réclamé par un député, pourquoi ne peut-il l'obtenir immédiatement sans avoir à subir toutes sortes de retards ou d'explications?

Le président: La réponse à votre question, monsieur Penner, est simple: Le greffier du Comité n'en a obtenu qu'un seul exemplaire. C'est peut-être anormal, mais c'est ainsi.

M. Penner: Monsieur le président, à propos du même rappel au règlement, je ne puis me faire à l'idée qu'à notre époque, on n'ait qu'un seul exemplaire du document que les députés vont devoir examiner le lendemain matin en comité permanent. Si j'avais pu le garder pendant quelques minutes, je l'aurais fait photocopier rapidement et l'aurais rendu. Si c'est là la raison qu'on nous invoque, monsieur le président, alors je crois que mon rappel au règlement est encore plus justifié que je ne le pensais.

Le président: Voilà le document en question, monsieur Penner.

M. Turner: On a compris.

Le président: La seule explication que je puis vous fournir est qu'il n'existait qu'un seul exemplaire du document, que ce soit normal ou non. Tous les députés ou leurs adjoints peuvent se rendre au bureau du greffier pour se faire faire une photocopie du document.

M. Bockstael: Monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Avant la séance, M. Lukasiewicz m'a déclaré qu'il s'arrangerait pour faire parvenir un exemplaire du document à tous les membres du Comité aussitôt qu'il retournerait à son bureau.

Le président: Merci, monsieur Bockstael. Je comprends toutefois la remarque de M. Penner et il aurait probablement été utile que le document soit distribué aux députés avant la réunion.

[Text]

In any case, we have Professor Lukasiewicz—did I pronounce it correctly? . . .

Professor Julius Lukasiewicz (Faculty of Engineering, Carleton University): Yes, very well.

The Chairman: . . . with us this morning. I understand that Professor Lukasiewicz is an expert in transportation and he has asked to appear before the committee to share with members of the committee his concerns. Therefore, we shall resume consideration of Bill C-18 by consideration of Clause 2.

On Clause 2—Definitions

The Chairman: We welcome you, Professor. Professor Lukasiewicz is from the Faculty of Engineering at Carleton University. I would now invite him to make a brief opening statement and then we shall proceed to questioning. Professor Lukasiewicz, please.

• 0950

Professor Lukasiewicz: Gentlemen, as you have perhaps noticed from this very brief brief, which is one page and something, a letter essentially. My concern with this bill is that if one is after increase in or augmentation of safety of transportation of dangerous goods, I do not believe this bill is likely to be terribly effective as regards that aspect of transportation. So, what I would like to do, if you agree, is to make a few remarks concerning this bill as proposed remarks, which are not perhaps overly significant, and then also to discuss with you why is it, what is it, that would make transportation of dangerous goods safer. But as I have already mentioned, this will not really relate directly to the bill because this bill does not address, as it happens, these aspects. But I suppose that since the objective of the bill is, in fact, safety of transportation of such goods, this is pertinent to the consideration of the bill. So my remarks really will perhaps put the bill in a perspective that I hope would be useful to you.

To start, with a few specific points concerning this bill, if you turn to page 2 there is a paragraph on safety standards. I would suggest that the wording of this is not very clear. It is, in fact, quite mixed up. I think safety standards should refer to perhaps three aspects of transportation that we are concerned with; one is transporting, one is packaging and one is handling. This presumably covers the operations in transportation. As this item is defined here, it says:

... functioning or performance of containers, packaging or means of transport . . .

Packaging is something else than means of transport.

... used in the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods;

Also, the word "containers" in transportation today has a very specific meaning. A container is not just any package, and this is how it is generally used; I think here the word "containers" is used in the general sense of any container of anything. In other words, a boxcar is a container also, while in transportation jargon a boxcar is not a container.

So I would suggest, to clear this up, wording that would say,

[Translation]

Nous avons le professeur Lukasiewicz . . . Ai-je prononcé votre nom correctement?

M. Julius Lukasiewicz (Faculté d'ingénierie, Université Carleton): Oui, parfaitement.

Le président: . . . Parmi nous ce matin. M. Lukasiewicz est, si je ne me trompe, un spécialiste des transports et il a demandé à comparaître devant le Comité pour nous faire connaître ses inquiétudes à ce sujet. Nous allons donc reprendre l'examen du Bill C-18 à l'article 2.

Article 2—Définitions

Le président: Bienvenue à vous, monsieur. Le professeur Lukasiewicz enseigne à la Faculté d'ingénierie de l'université Carleton. Je l'invite maintenant à présenter une brève déclaration en guise de préambule, ensuite nous passerons aux questions. Vous avez la parole, monsieur.

M. Lukasiewicz: Messieurs, comme vous l'aurez peut-être remarqué en lisant ce mémoire très bref d'une page et demie présenté sous forme de lettre, essentiellement. Ce qui m'inquiète, c'est que si l'objectif du bill est d'accroître la sécurité en matière de transport des marchandises dangereuses, je ne pense pas qu'il soit véritablement efficace. J'aimerais donc, si vous le voulez bien, faire à titre indicatif, quelques observations sur le bill, puis discuter avec vous des mesures qui permettraient d'augmenter la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Mais, comme je vous l'ai dit, mes observations ne seront pas directement ou réellement liées au bill, puisque celui-ci, en l'occurrence, ne traite pas exactement des aspects que je vais aborder. Toutefois, étant donné qu'il vise à assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses, mes remarques pourront servir à l'examen du bill et placeront le problème dans une perspective qui, je l'espère, vous sera utile.

Pour commencer sur des points bien précis, prenons la page 2 et le paragraphe consacré aux normes de sécurité. Tout d'abord, la formulation n'est pas très claire et prête, en fait, à confusion. A mon avis, les normes de sécurité devraient plutôt désigner trois aspects du transport qui nous intéressent, c'est-à-dire le transport en soi, l'emballage et la manutention, qui couvrent en fait toutes les opérations du transport. Il est dit, dans le paragraphe:

... l'utilisation des conteneurs, des emballages et des moyens de transport . . .

Les emballages sont bien différents des moyens de transport.

... servant à la manutention, à la demande de transport ou au transport de marchandises dangereuses.

D'autre part, le terme «conteneurs» dans le secteur des transports a aujourd'hui une signification bien précise. Il ne désigne pas n'importe quel emballage, même si c'est ainsi qu'on les appelle généralement. Or, je crois que dans ce paragraphe, le terme «conteneurs» a une acception assez générale. Alors, un wagon couvert est aussi un conteneur, tandis que, dans le jargon des transports, ce n'est pas le cas.

Pour éclaircir la question, je propose que l'on reformule le paragraphe comme suit:

[Texte]

“safety standards” means standards regulating the design, construction, functioning or performance of means of transporting, packaging and handling of dangerous goods.

I think that covers it all. That is a small point, but I believe this is a rather confused statement.

On the next page, Clause 3 concerns application of the act, I am not a lawyer and perhaps I am mistaken in interpreting this, but it seems to me that Clause 3.(2), which says,

Subject to subsections (3) to (6), this Act applies to all transporting of dangerous goods by ships, vessels and aircraft registered in Canada, whether in or outside Canada.

excludes road and rail transport. I do not know whether that is just my impression or whether this is so, but certainly “ships, vessels and aircraft” does not, in my book, include road and rail transport. I do not know whether that is an omission or what it is, but it strikes me as being inappropriate.

Another item I would like to make a brief comment on is on page 15 and concerns inquiries and investigation of accidents; that is Clause 20. The investigation of accidents is spelled out as at the discretion of the minister. The minister has to direct such investigations. I would suggest that this is not appropriate; that there should be some requirements to investigate all accidents that, I would think, include death or injury and/or exceed certain monetary limits. In other words, we would not investigate an accident worth \$10, but we would investigate every accident that results in damage estimated above some limit.

• 0955

I would also suggest that such limits should not be spelled out in dollars. When you have 10 per cent a year inflation, dollars are not very significant. If you spell it out it becomes very quickly obsolete. I think that limit should be stated in constant dollars where dollars are devalued in terms of current dollars by the Consumer Price Index. Perhaps a figure like \$1,000 would be a suitable one if we take the situation today to use 1,000 constant dollars. This would, I suggest, be appropriate for investigation of accidents.

Public inquiry of accidents, I think, should be heard probably for all accidents that include death or injury and, again, injury would have to be defined in some reasonable way to exclude trivial injury. Also, there should be a monetary limit for accidents in case they do not involve significant injury and that would be covered for public inquiry than the other one.

I say this because—and in this report that has not been circulated to you, you will find data on this topic—the investigation of rail accidents has been handled in a very lax fashion in Canada, I think always, basically. For example, in 1970 to 1975, for six years, less than 20 per cent of rail accidents were investigated. If you look at the same period of time, every air accident has been investigated. In 1976, there were apparently 11 full-time government investigators for rail accidents and 52 investigators for air accidents. These numbers, I think, indi-

[Traduction]

«Normes de sécurité» Normes régissant les caractéristiques, la réalisation et l'utilisation des moyens de transport et des emballages servant à la manutention des marchandises dangereuses.

Je pense que tout y est. C'est un détail, mais je pense que la formulation était assez confuse.

A la page suivante, l'article 3 porte sur le domaine d'application de la Loi. Je ne suis pas juriste et mon interprétation peut-être erronée, mais il me semble que l'article 3(2) exclut le transport routier et ferroviaire. En effet, il y est dit:

Sous réserve des paragraphes (3) à (6) la présente loi s'applique à toutes les opérations de transport effectuées par des navires ou des aéronefs immatriculés au Canada, même s'ils ne s'y trouvent pas.

Je fais peut-être erreur, mais il ne me semble pas que les opérations de transport effectuées par des navires ou des aéronefs incluent le transport routier et ferroviaire. Peut-être s'agit-il d'un oubli, mais le paragraphe est mal rédigé.

Autre remarque, à la page 15, article 20 relatif aux enquêtes en cas d'accident. Il est dit que les enquêtes sont laissées à la discrétion du ministre. C'est lui qui doit ordonner leur ouverture. Cela est peu judicieux selon moi, et il faudrait entreprendre une enquête pour tous les accidents entraînant la mort, des blessures ou des frais dépassant un certain montant. En d'autres termes, il n'y aura pas d'enquête dans le cas d'un accident provoquant des dégâts allant jusqu'à \$10.00, mais il y en aura une chaque fois que les dégâts dépassent un niveau déterminé.

Ce niveau ne devrait pas être exprimé en dollars. Quand l'inflation atteint 10 p. 100 par an, une somme en dollars ne signifie pas grand chose. Très vite, les plafonds fixés ne riment plus à rien. J'estime donc qu'ils devraient être exprimés en dollars constants étant donné la dévaluation, et l'évolution de l'indice des prix à la consommation, qui lui, est exprimés en dollars courants. Dans la présente situation, nous pourrions peut-être nous satisfaire d'un plafond de \$1,000.00 en dollars constants, pour les enquêtes relatives à des accidents.

J'estime qu'une enquête publique doit avoir lieu pour tout accident faisant des victimes ou des blessés. Encore faudrait-il définir de façon raisonnable le terme de «blessure», afin d'exclure les blessures légères. Pour ce qui est des accidents où il n'y a pas de blessés graves, un montant maximum devrait être fixé pour la tenue d'une enquête publique.

Comme l'indique le rapport qui ne vous a pas encore été distribué, la majorité des enquêtes relatives aux accidents de chemins de fer survenus au Canada ont été tenues sans le moindre rigueur. Par exemple, moins de 20 p. 100 des accidents ferroviaires survenus entre 1970 et 1975 ont fait l'objet d'une enquête, alors que toutes les catastrophes aériennes survenues pendant la même période ont fait l'objet d'une enquête. En 1976, le gouvernement employait à plein temps 11 personnes pour enquêter sur les accidents de chemin de fer,

[Text]

cate fairly clearly the sort of attitude that exists with respect to investigation of railway accidents versus other transportation accidents such as air accidents.

The next point that I would like to make in this connection is on page 16, item 5. There is reference there that the minister may withhold publication of the report in whole or in part as he considers appropriate. I would suggest that this is an inappropriate suggestion. It essentially says that the publication may be withheld in the public interest. What we have here is a continuation of a longstanding practice, in fact just over 100 years, which relates to the protection of results of investigations of railway accidents. This dates back to 1879, the Consolidated Railway Act.

What happens here is that the minister reserves the right of the public to determine what is in the public interest. That situation is a continuation of protection of railways. The rationale for this you will find in this report that has not been circulated to you, it is quite involved. It goes back to 1908 to a statement by the Board of Railway Commissioners. One of their arguments was that if we do not protect railways we will not find out from them what is the cause of the accident because that statement could be used against them.

I suggest to you that the business of public interest is adequately covered by the Official Secrets Act and in future perhaps by the proposed Freedom of Information Act if such is ever passed. That is the proper way to cover public interest. It is not proper for the minister, or anybody else—any part of the government—to decide what is in the public interest in this sense. The Official Secrets Act is precisely for that purpose, it defines what is not to be released in the public interest. I think that is rather an important omission in this proposed legislation. It is a continuation of the situation we have now.

• 1000

So much for the very specific points relating to Bill C-18 as now proposed. A more general aspect of the business of accident investigation concerns the organization of institutional arrangements for doing this. At present, as you are of course well aware, we have in Canada an unresolved conflict here because we have the regulators doing the investigation. That, I think everybody would agree, is not a sound situation, because it is a situation inevitably leading to a conflict of interest. That problem I do not think is addressed in Bill C-18. Possibly that is not the place to address it, but it does bear on the effectiveness of accident investigation. These two functions should be completely separate: the one of regulating and inspecting versus the one of investigating accidents. That does not now obtain in Canada and I think it is a very gross inefficiency relating to the safety of transportation.

Another general remark on Bill C-18, which I think is pertinent, relates to the fact that this bill, as I understand it, essentially has for its objective the development of a uniform enforcement of a single set of regulations relating to transportation of dangerous goods by all modes and by all agencies. It is to be a nationally uniform regulation of the safety of that

[Translation]

contre 52 pour les accidents d'avion. Ces chiffres reflètent clairement le peu d'intérêt que le gouvernement attache aux enquêtes sur les accidents de chemin de fer par rapport à d'autres enquêtes.

J'aimerais maintenant passer au paragraphe 5 de l'article 20, page 16. Ce paragraphe stipule que, à son appréciation, le ministre peut s'abstenir en tout ou partie de la publication du rapport d'enquête. Je trouve cela tout à fait inopportun. Cet article stipule que le ministre peut s'abstenir de faire publier le rapport, pour des raisons d'intérêt public. Il s'agit là d'une pratique qui se poursuit depuis plus de 100 ans et qui consiste à dissimuler les résultats des enquêtes relatives aux accidents de chemin de fer. Elle remonte à 1879, date à laquelle la loi consolidée sur les chemins de fer a été adoptée.

Le ministre se réserve donc le droit de décider de ce qui est dans l'intérêt du public. Cette loi continue à protéger les sociétés de chemins de fer. Le rapport qui ne vous a pas été distribué prend parti là-dessus et vous donne l'explication d'un tel état de choses. Cela remonte à un jugement rendu en 1908 par le Conseil des commissaires des chemins de fer. Ceux-ci ont prétendu, entre autres que si nous n'acceptons pas de protéger les sociétés de chemins de fer, nous ne pourrions rien tirer d'eux quant aux causes d'un accident, par crainte que ce jugement ne soit utilisé contre eux.

La loi sur les secrets officiels, et peut-être la future loi sur la liberté de l'information, si elle est adoptée, me semblent suffisamment protéger l'intérêt public. Ce n'est que par des lois comme celles-ci que l'intérêt public peut être servi. Il n'appartient à quiconque, pas même à un ministre, de déterminer ce qui est dans l'intérêt du public. La loi sur les secrets officiels définit précisément le type de renseignements qui doivent être publiés dans l'intérêt public ce que cette nouvelle loi omet de faire. Cet état de choses se poursuit donc.

C'est tout ce que j'ai à dire sur les nouvelles dispositions du Bill C-18. Au chapitre des enquêtes sur les accidents, il faut, bien sûr, parler de leur organisation pratique dans le cadre des institutions. Pour le moment, vous n'ignorez sans doute pas qu'il existe au Canada un conflit non résolu, dans la mesure où les mêmes personnes sont à la fois responsables de la tenue des enquêtes sur les chemins de fer, et des règlements qui les régissent. Vous admettez qu'une telle situation n'est pas normale et aboutit nécessairement à des conflits d'intérêt. Ce facteur, bien qu'essentiel à l'efficacité de toute enquête relative à un accident, n'est pas pris en considération dans le Bill C-18. Les fonctions de réglementation et d'inspection, d'une part, et les fonctions d'investigation, d'autre part, devraient être complètement séparées. Ce n'est pas le cas au Canada, et je suis convaincu que cela nuit à la sécurité des transports.

Étant donné que, si j'ai bien compris, le Bill C-18 vise à uniformiser les règlements relatifs au transport des matières dangereuses, j'aimerais faire une autre remarque générale. Il s'agit d'uniformiser à l'échelon national les règlements relatifs à la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. Dans le contexte actuel, les différents modes

[Texte]

type of transportation. This is as opposed to what we have now, where we have different agencies regulating different modes. Rail is regulated by CTC. Marine carriers, I believe, observe the International Maritime Dangerous Goods Code. Air is International Air Transport Association Restricted Articles regulation. Road is a provincial matter. So this bill is supposed to co-ordinate all of this, to unify all of this, to have a set of consistent, uniform standards.

I would like to suggest to you that may not be the best approach, because transportation is today very much an international business, particularly with railways. With aircraft there is an awful lot of interchange traffic and no one nation could be effective in assuring safety of transportation. What one perhaps should seek is modal rules; in other words, rules that apply to each mode and that are internationally valid. Certainly in the U.S.-Canada situation with rail transportation this is an absolute requirement, there is so much interchange traffic. For air this is a requirement now largely satisfied, I believe.

So the business of uniform national rules need not necessarily be very effective if it does not take into account the international aspect of transportation. I think here the modal aspect, the division according to mode, is perhaps more pertinent than the division according to country. This bill does not take that point of view. It is strictly, it seems to me, concerned with transportation in Canada as such.

The second point I would like to make, in the same vein, is that legislation which concern dangerous goods specifically, as this bill does, does not necessarily guarantee the safety of transportation of such goods, because dangerous goods are transported together with other goods. You are very familiar with the Mississauga accident, which was quite typical. In this train there were all sorts of goods. Some of them were dangerous, others not. The accident took place not because of the failure of the car carrying chlorine, it occurred because of the failure of some other car. So anything that contains a dangerous shipment is subject to an accident, which is not legislated for that shipment. Therefore I think it is unrealistic to think legislation that pertains specifically to dangerous goods ensures safety in transportation of such goods. That is another example.

• 1005

What is the conclusion of that view? Well, the conclusion is, of course, very simple: that you will not get safety or highly safe transportation of dangerous goods unless transportation in general is sufficiently safe.

That, as we will see in a minute, has not happened with railways. Their traffic has been augmenting, but their level of safety has not been increasing at all; in fact, it has decreased in terms of traffic.

A good example here is to look at the air transportation. That is an industry that is certainly the most modern and the most dynamic in the field of transportation. Now what has happened there? What has happened mostly concerns transportation of people. Air traffic, as you know, has augmented

[Traduction]

de transport sont réglementés par des organismes distincts de réglementation. Les chemins de fer sont régis par la CTC. La marine marchande est assujettie au code international de transport maritime des produits dangereux. Les sociétés aériennes sont gouvernées par des articles précis des règlements de l'Association du transport aérien international. Quant aux transports routiers, ils relèvent de la compétence des provinces. Ce projet de loi est donc censé coordonner, uniformiser et normaliser tous ces règlements.

Ce n'est peut-être pas la meilleure solution, en ce sens que les transports, et en particulier les chemins de fer, ont aujourd'hui un caractère international. Le trafic aérien est extrêmement dense et aucun pays ne pourrait assurer seul, de façon efficace, la sécurité des transports aériens. Il serait peut-être souhaitable d'élaborer des règlements internationaux pour chaque mode de transport. Cela semble indispensable pour les transports par voie ferrée compte tenu de la densité du trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis. Quant au trafic aérien, je crois que le problème a déjà été résolu.

Il ne suffit donc pas d'uniformiser des règlements à l'échelon national, il faut encore tenir compte du caractère international des transports. J'estime donc qu'il vaut mieux uniformiser les règlements par mode de transport plutôt que par pays. C'est là un aspect que ce bill ignore dans la mesure où il traite exclusivement des transports au Canada.

Dans le même ordre d'idée, j'aimerais indiquer que, bien que ce projet de loi ait trait au transport des produits dangereux, il ne garantit pas nécessairement que ces produits seront transportés en toute sécurité pour le public puisque les trains transportent souvent en même temps d'autres catégories de marchandises. L'accident de Mississauga constitue un exemple parfait. Le train qui a déraillé transportait toutes sortes de marchandises et pas seulement des matières dangereuses. Ce n'est pas le wagon de chlore qui s'est révélé défectueux, mais un autre wagon. Il ne suffit pas qu'un container de marchandises dangereuses soit conforme à la loi pour être à l'abri d'un accident. Il est donc utopique de croire qu'une loi suffise à empêcher que des accidents ne se produisent.

Quelle est notre conclusion? Elle est très simple: ce n'est qu'en accroissant la sécurité des transports en général que vous pourrez accroître la sécurité publique en matière de transports des marchandises dangereuses.

Nous verrons dans un instant qu'il n'en a pas été ainsi pour les chemins de fer. Bien que le trafic ferroviaire ait augmenté, le degré de sécurité a, en fait, diminué.

Considérons le secteur du transport aérien. C'est certainement le plus moderne et le plus dynamique. Que s'est-il passé? C'est surtout le nombre de voyageurs qui a augmenté. Vous n'ignorez pas que depuis 30, 40 ou 50 ans, le trafic aérien s'est considérablement accru. Pendant plusieurs années, il a même

[Text]

tremendously over the past 30, 40 or 50 years. It has, at one point, augmented 50 per cent a year for several years, but if you look at the safety of that mode of transportation, you would find it is very much safer than it ever was, and that is the only way it could have developed this way.

To give you in a nutshell this statistic, if in the United States, the number of fatalities per passenger mile were, in 1975, at the same level it used to be in 1930, then given the traffic in 1975, you would have had 37,000 people killed in air accidents of scheduled carriers in the United States. What you had was 122 killed in this year. This gives you an idea of what can be done in terms of technology, because that is basically technology to improve the safety of transportation.

Now my suggestion is, and I will speak about this in a few minutes, that unless you have that type of attitude in railway transportation, you will never get better safety. You can have all the rules and regulations how to package things and how to label things, but you will have an increasing number of derailments and collisions causing accidents, and you will not get an improvement in safety.

Now railways do not look at this way. They will tell you that per ton mile we are no worse; actually, we are quite a bit worse, but not by a factor which reflects the increase in absolute number of accidents, which have been increasing, of course, all the time.

Another point is particularly for railways, the safety is regulated by the Canadian Transport Commission. If you look at regulations this body has, you will find these regulations are totally unspecific. One way to regulate any technology is not to refer to any particular technological solution—this manufacturer or this piece of equipment. What you have to do is to refer to a level of performance. Now this is never done, to my knowledge, in any of the regulations which relate to railways. The reason could be that such regulations are not drafted by technical people; they are drafted largely by lawyers and, of course, they are not familiar with that technique. Let me give you a few examples of this. You will find quite a number in this report I will send to you.

Instead of performance standards, we have essentially in these regulations, admonitions, requests for frequent reporting, requests for inspections, for approvals and that type of thing. With regard to signals: Exercise proper inspection of signals. Now what is proper inspection of signals? That is not specified. Spend more time on inspection of signals. What is more time? It is unspecified. This is all from a CTC report on safety which examined these problems.

Review program of inspection of rails and detection of defects. Signal equipment should be sufficient for safe operations of trains.

I submit to you this is a totally meaningless statement. There is no such thing as safe operation of trains. One should say what it is. How many accidents of what kind, for how many train miles, or whatever, but it must be specific.

[Translation]

doublé d'année en année et une telle expansion s'explique justement par l'accroissement de la sécurité.

Pour résumer, j'aimerais vous citer certains chiffres. Si le nombre de victimes par mille-voyageur n'avait pas changé aux États-Unis depuis 1930, 37,000 personnes auraient dû trouver la mort en 1975 dans un accident d'avion assurant un service régulier. Or cette année, 122 personnes seulement ont été victimes d'un accident d'avion. Cela vous donne une idée de ce que permet la technologie, clé de la sécurité publique en matière de transport.

On ne pourra jamais accroître la sécurité du transport ferroviaire, si on n'adopte pas la même attitude que pour le transport aérien. Je reviendrai là-dessus dans quelques minutes... on aura beau multiplier les règlements relatifs à l'emballage et à l'étiquetage des marchandises, les déraillements, les collisions et les accidents seront toujours plus nombreux et la sécurité publique, moindre.

Les sociétés de chemins de fer ne considèrent pas la situation sous cet angle. Elles prétendent que le pourcentage des victimes par mille-tonne n'est pas plus élevé. En réalité, il l'est, car en termes absolus, le nombre d'accidents ne cesse d'augmenter.

D'autre part, c'est la Commission canadienne des transports qui établit les normes de sécurité relatives aux chemins de fer. Or, il suffit d'examiner ces règlements pour constater leur manque de précision. Dans le domaine de la technologie, on ne peut élaborer un règlement pour tel fabricant ou tel équipement. Les règlements doivent porter sur les niveaux de performance. A ma connaissance, ce n'est le cas pour aucun des règlements relatifs aux chemins de fer. Cela peut s'expliquer par le fait qu'en général ce ne sont pas des spécialistes, mais des avocats qui les rédigent. Permettez-moi de vous citer quelques exemples. Vous en trouverez d'autres dans le rapport que je vais vous envoyer.

Au lieu d'établir des normes de performance, la plupart des règlements contiennent des avertissements, exigent des rapports, des enquêtes, des approbations etc. L'un d'eux stipule, par exemple, qu'il faut procéder à une inspection satisfaisante de la signalisation. Qu'est-ce que cela veut dire? Le règlement ne le dit pas. Consacrer plus de temps à l'inspection des feux de signalisation? Combien de temps? Le règlement ne le dit pas. Voici un extrait d'un rapport de la CTC sur la sécurité:

Programme d'inspection des voies et de détection des défauts. Les feux de signalisation doivent être suffisants pour assurer la sécurité du fonctionnement des trains.

A mon sens, ce genre de déclaration ne veut absolument rien dire. Personne ne sait ce qu'est la sécurité du fonctionnement d'un train. Il faudrait le préciser. Combien d'accidents? Quel genre d'accidents? Combien d'accidents par mille et par train? Ces règlements devraient être plus précis.

[Texte]

• 1010

Now the Railway Act speaks about the performance of brakes, and it has a phrase like this, that the braking should be such that the engineer

... can bring the train to a stop in the quickest and best manner possible.

Again I submit it is a totally meaningless statement. What you have to say is that the train must be brought to a stop within a certain distance when it is travelling at a certain speed, or at a certain grade, and all of these things. There should be numbers there which are quite specific, and these things should be tested in that fashion. It must be defined under what conditions: is it sleet, or snow, or rain, or is it a dry track, or what is it? None of this exists. It simply says "quickest and best manner possible". No wonder there are no performance standards.

One curious regulation under which Canadian railways operate is that in a train, it is possible for 15 per cent of cars to have defective brakes. Now I ask you, would anybody fly in an aircraft which was allowed to have 15 per cent of something to be defective? Even in passenger cars today, in private automobiles, the brake system is duplicated, by law. It does not say what type of brake system, but it must be duplicated. Here we allow, in 1980, 15 per cent of faulty equipment to be on the road.

Again, what is the example of the sort of level of safety required? The performance type of definition of safety is used in the aero industry. You have air-worthiness requirements that must be satisfied. These are based on performance, not on equipment. Anybody can build any different plane, and nobody will prevent him from doing it, if it can meet air-worthiness requirements. There is nothing like this to my knowledge in the railway industry.

Transportation of dangerous goods is often subject to accident as a result of failures of equipment in the railways, and here, one item of equipment responsible for about, I believe, one third of failures—or derailments—are bearings. I believe in the United States, since 1968 no new railway cars can be built and operated unless they have roller bearings. I do not know if this rule exists in Canada; as far as I know, it does not; I may be wrong.

It is generally recognized, I think by everybody, that the maintenance and performance of roller bearings—I mean these ball bearings, roller bearings, the bearings which operate by virtue of rotation of some element, so-called frictional bearings—are no new inventions; they are very old. It is generally, I think, understood by everybody in the railway industry they are better bearings, yet the accident in Mississauga occurred because the car that caused the derailment had an old-fashioned, plain, so-called friction bearing.

[Traduction]

Dans la Loi sur les chemins de fer, on parle du rendement des freins. On y dit que le système de freins devrait être tel que le conducteur:

... peut faire arrêter le train de la façon la plus rapide et efficace possible.

Je répète qu'à mon avis, cela ne veut absolument rien dire. Il faut plutôt dire que le train doit s'arrêter en moins d'une certaine distance, alors qu'il se déplace à une certaine vitesse, ou sur une certaine inclinaison, etc. On devrait donner des chiffres précis, et des tests devraient être faits en fonction de ces chiffres. Il faut définir les conditions exactes: la voie est-elle couverte de neige fondue, de neige, de pluie, est-elle sèche, quelle est la situation exacte? La loi n'en dit rien. On dit simplement «de la façon la plus rapide et la plus efficace que possible». Il n'est pas étonnant qu'il n'y ait pas de norme de performance.

L'une des dispositions réglementaires curieuses applicables aux sociétés de chemin de fer canadiennes, c'est que dans un train, il est possible que 15 p. 100 des wagons aient des freins défectueux. Pensez-y, permettrait-on à un avion de voler si 15 p. 100 d'un équipement quelconque était défectueux? Même dans des automobiles privées aujourd'hui, le système de freins doit être double, en vertu de la loi. On ne précise pas de quel système de freins il doit s'agir, mais il doit quand même être doublé. Or, voilà que dans notre pays, en 1980, nous permettons qu'un train puisse rouler avec 15 p. 100 d'équipement défectueux.

Je le répète, quel exemple donnons-nous du niveau de sécurité nécessaire? Dans l'industrie aéronautique, des normes de performance ont été établies. Des exigences relatives à la navigabilité doivent être respectées. Ces exigences sont élaborées à partir du rendement, et non à partir de l'équipement. N'importe qui peut construire un avion différent, personne ne peut l'en empêcher, à condition que l'appareil satisfasse aux exigences de navigabilité. À ma connaissance, il n'y a rien de semblable dans le transport ferroviaire.

Dans le transport des matières dangereuses, il y a souvent des accidents résultant du bris d'équipements de chemins de fer; le coussinet est l'une des pièces qui, à mon avis dans les deux tiers des cas, est responsable des bris, ou des déraillements. Si je ne m'abuse, aux États-Unis, depuis 1968 aucun nouveau wagon de chemin de fer ne peut être construit ni exploité, à moins d'être muni d'un coussinet à roulement. J'ignore si ce règlement existe au Canada; à ma connaissance, il n'en est rien; j'ai peut-être tort.

La plupart des gens reconnaissent généralement que l'entretien et le rendement des coussinets à roulement—je parle de ces roulements à billes, de ces coussinets à roulement, qui fonctionnent par roulement d'un élément quelconque—il ne s'agit pas d'une nouvelle invention; ils existent depuis très longtemps. Je crois que tous ceux qui s'occupent de chemins de fer savent qu'il s'agit de meilleurs coussinets, pourtant l'accident de Mississauga s'est produit parce que le wagon ayant causé le déraillement était muni de ces vieux coussinets, à l'ancienne mode, qu'on appelle coussinets à friction.

[Text]

There is no legislation on this; there are no performance regulations on these bearings. There are rules that you should look at friction bearings after 30 months of operation, at roller bearings after 48 months of operation. It does not say how many miles these bearings should have run. That, I guess, is too complex for the railways to face up to, yet months alone means basically nothing. If a car is standing still for half a year, it would not have damaged its bearings very much. So, mileage there is not specified.

The approach, I would suggest to you, to solve this problem is quite typical. It is not to avoid failures of bearings; it is not to have good equipment and modern technology, no. It is to put modern technology to detect the failure of old technology. So we have so-called hot box detectors. It is rather like your oil pressure gauge in your car. When it is red, it is too late; you know do not have any oil pressure. In a car, it is not very serious. You should stop and put some oil in usually. In a train, it is a technique that is helpful, but certainly is not foolproof in any way; moreover, of course, these detectors are not available everywhere, and in the Mississauga case, typically, they were not available in an urban area on a heavy traffic line. I would suggest to you that that approach is in fact the wrong approach. It is trying, rather than fix inadequate technology, to increase the chances of preventing a failure. But the root of the problem is not there. The root of the problem should never be a hot bearing. I am sure the railway people, if they heard me say this, would laugh. They would say, "That is impossible. We have so many millions of bearings on the road." Well, I would suggest that you compare your own experience with roller bearings in your car. It has at least four of them on every wheel. I do not suppose you have many problems with them and there are 100 million cars or more in North America rolling on roller bearings. It is a technical problem that can be solved but it requires a little sophistication; more than the railways today have.

• 1015

This is an example of the source of danger to transportation of dangerous good. Unless a problem of that kind is solved much better, the sort of legislation that is considered here will have no effect at all because it does not affect that aspect of safety.

With respect to brakes, I believe that in the United States there is a requirement that every train must be inspected at intervals no bigger than 500 miles for braking systems. I believe in Canada that requirement does not exist. The requirement simply is that the train must be inspected at the originating terminal. Again, it would seem to me that that demonstrates this problem of lack of performance type of inspections. It is a nominal statement which is not very meaningful and probably is not adequate. The railway argument in many of these cases will be that it costs too much. I have yet to see a cost benefit analysis of railway transportation in Canada which would show me how much it costs, relatively speaking,

[Translation]

Il n'existe aucune loi à ce sujet; il n'y a pas d'exigences de rendement pour ce type de coussinets. Certains règlements précisent qu'il faut examiner les coussinets après 30 mois de fonctionnement, et les coussinets à roulement après 48 mois. On ne parle aucunement du nombre de milles parcourus. Je présume que cela est trop complexe pour les sociétés de chemins de fer, et pourtant le critère temps ne veut absolument rien dire. Si un wagon est immobile pendant six mois, les coussinets ne seront pas très endommagés, pourtant on ne parle pas des milles parcourus.

À mon avis, la méthode utilisée pour résoudre ce problème est tout à fait typique. Il ne s'agit pas d'éviter le bris des coussinets; on ne tente pas d'utiliser de meilleurs équipements, plus modernes, non. On utilise une technologie moderne pour détecter le bris des vieux équipements. Nous avons donc ces fameux détecteurs d'échauffement des coussinets. C'est un peu comme la jauge de pression d'huile dans votre voiture. Quand le clignotant est rouge, il est trop tard, vous savez qu'il n'y a plus de pression d'huile. Dans une automobile, ce n'est pas très sérieux. Il vous suffit habituellement de vous arrêter et d'ajouter de l'huile. Dans un train, il s'agit d'une technique utile, mais certainement pas à toute épreuve; de plus évidemment, ces détecteurs ne sont pas disponibles partout, et dans le cas de Mississauga précisément, ces détecteurs n'étaient pas installés dans une région urbaine sur une voie très achalandée. À mon avis, ce n'est pas là la bonne méthode. Il faut plutôt essayer de remplacer les équipements inadéquats afin d'accroître les chances d'éviter le bris. Toutefois, la racine du problème n'est pas là. Un coussinet échauffé ne devrait jamais être la cause d'un problème. Je suis persuadé que s'ils m'entendaient dire cela, les respectables des chemins de fer riraient. Ils diraient: «c'est impossible. Nous avons des millions de coussinets en circulation». Pensez à votre propre utilisation des coussinets à roulement dans votre automobile. Votre auto en comporte au moins quatre pour chaque roue. Je ne pense pas qu'ils vous causent des ennuis, et il y a 100 millions d'autos ou plus, en Amérique du nord, qui utilisent des coussinets à roulement. Il ne s'agit donc que d'un problème technique qui peut être résolu, mais il faut un peu d'exigence, un peu plus que les sociétés de chemins de fer n'en ont aujourd'hui.

Voilà une des causes de danger dans le transport des produits dangereux. A moins qu'un problème de cette nature ne trouve une solution bien meilleure, le projet de loi à l'étude n'aura aucun effet, puisqu'il ne touche pas cet aspect de la sécurité.

Pour ce qui est des freins, je crois qu'aux États-Unis, le système de freinage de tous les wagons doit être inspecté à des intervalles n'excédant pas 500 milles. Si je ne m'abuse, il n'y a aucune exigence semblable au Canada. On demande simplement que le train soit inspecté au point d'origine. À mon avis, cela démontre bien qu'il n'y a pas assez d'inspections de rendement. Les inspections actuelles sont plutôt symboliques et probablement pas suffisantes. La plupart du temps, les sociétés de chemins de fer soutiennent qu'elles coûtent trop cher. Pour le transport ferroviaire au Canada, je n'ai pas encore vu d'analyse coût-avantage qui comparerait, d'un côté, le coût des accidents, à leur fréquence actuelle, et de l'autre, le coût de la

[Texte]

to have the accidents at the level at which they occur today and not to have them through improvement in technology. I do not believe such a study exists. I do not believe anybody made such a study. It is just an off-the-cuff statement that railway people make saying that it costs too much. When you ask them how much, they cannot come up with an answer because they have never done any homework.

I would suggest to you that that certainly is not so, but in any event, the question is, whose costs should be here under consideration? Are we after economics of a railway company, which may consider from their own point of view that the costs are excessive, or are we here after the general public interest, which includes railways, where the degree to which we are prepared to pay for safety should be determined? It should not be up to the railways to determine this. Of course, if they are faced with legislation that requires certain performance, they would have to do this. There would be no question. The aircraft industry has to do this. The railways are under no such obligation.

It is very surprising to me and I think to many others that CTC carried out in the early nineteen-seventies an extensive investigation of railway safety, I think about 6,000 pages of transcript. Some excerpts from this are included in this report that I will send you. They have damned very severely the safety. They said that rail transportation is unsafe, it is unacceptable, including dangerous goods. There are all sorts of statements like this; that methods, for example, of maintenance of bearings are not adequate. They have said all of this but absolutely nothing has been done to improve the situation. There is an analysis of the level of safety which is very damning which says, based on data, that that safety is not adequate. Yet, as far as action is concerned, there was actually zero action.

To give you a very drastic exemple in my mind of that situation, chlorine is obviously, I think, a dangerous substance. It is very poisonous. Until 17 days after the Mississauga accident, chlorine transported on the railways was classified as "nonflammable compressed gas". In other words, it was classified exactly as is compressed air, which I think you will agree is not a terrible dangerous substance unless a tank explodes, but it certainly cannot poison anybody; or as nitrogen or carbon dioxide, which are essentially inert and harmless gasses.

• 1020

It was only 17 days after the Mississauga accident, CTC issued an interim order which classified chlorine as a dangerous commodity. That is typical of the sort of effectiveness of control of safety on Canadian railroads.

As a footnote to this, I can tell you I have tried to find out from CTC why it is that chlorine has been classified more or less forever as a nonpoisonous substance, as a compressed gas. I have not received an answer, and I still do not know. It would be an interesting business to find out why it is that chlorine has been classified in this way.

[Traduction]

technologie nécessaire à l'amélioration du matériel et à la suppression des accidents. Je ne crois pas qu'une telle étude existe. Personne ne s'en est chargé. Les responsables des chemins de fer disent que ces inspections coûtent trop cher, sans trop y penser. Quant on leur demande quels sont les coûts exacts, ils ne peuvent répondre, puisqu'ils n'ont jamais fait de recherches à ce sujet.

A mon avis, ces inspections ne coûtent certainement pas trop cher. D'ailleurs, la question est de savoir de quels coûts nous nous préoccupons ici? Nous nous préoccupons-nous de finances d'une société ferroviaire, qui, de son point de vue, peut considérer que ces coûts sont trop élevés, ou nous nous préoccupons-nous de l'intérêt du grand public? Alors il nous faut déterminer dans quelle mesure nous sommes prêts à payer pour que la sécurité soit respectée dans les chemins de fer? Cette décision ne devrait pas revenir aux sociétés de chemins de fer. Evidemment, si ces sociétés font face à des lois exigeant un certain rendement, elles devront s'y conformer. Il n'y aurait pas d'hésitation. L'industrie de l'aéronautique doit le faire. Les sociétés ferroviaires n'ont aucune obligation semblable.

Comme bien d'autres, j'ai été très étonné d'apprendre que la CCT a fait une étude complète de la sécurité ferroviaire au début des années '70. Je crois que le document comporte environ 6,000 pages. Certains extraits de ce document sont compris dans le rapport que je vous enverrai. La CCT condamnait en termes très sévères la sécurité ferroviaire. Les commissaires affirmaient que le transport ferroviaire n'était pas sûr, qu'il était inacceptable, y compris pour les matières dangereuses. Il y a toutes sortes de déclarations de ce genre; par exemple on affirme que l'entretien des coussinets n'est pas satisfaisant. Toute cela a été dit, mais rien n'a été fait pour améliorer la situation. Il existe donc une analyse de la sécurité qui est très sévère et qui, à partir de données concrètes, conclut que la sécurité n'est pas suffisante. Pourtant, rien n'a été fait.

Voici un exemple à mon avis très probant de cette situation: évidemment, je crois que le chlore est une substance dangereuse, un poison, très puissant. Or jusqu'à 17 jours après l'accident de Mississauga, le chlore transporté dans les wagons n'était identifié que comme "gaz comprimé inflammable". En d'autres termes, cela entraînait exactement dans la même catégorie que l'air comprimé, qui, vous en conviendrez, n'est pas une substance terriblement dangereuse, à moins que le réservoir n'explose, et ne peut, certes, empoisonner personne, ou dans la même catégorie que l'azote ou l'acide carbonique qui sont essentiellement des gaz inertes et inoffensifs.

Ce n'est que 17 jours après l'accident de Mississauga que la CCT a publié un règlement provisoire classant le chlore dans les produits dangereux. C'est un exemple typique de l'efficacité des mesures de sécurité régissant les chemins de fer canadiens.

J'ajouterai que j'ai essayé de savoir auprès de la CCT pourquoi elle avait classé presque définitivement le chlore dans la catégorie des substances non toxiques, des gaz comprimés. Je n'ai pas reçu de réponse et je ne sais toujours pas. Il serait intéressant de découvrir les raisons de cette classification du chlore.

[Text]

As some of you probably know, I have been accused by the railways of misrepresenting accident data, of saying they are not as safe as they are. There were statements from Mississauga by CP and CN officials saying our transportation has never been safer than now, et cetera. Well, it so happens that just a few weeks ago, CTC released their annual report, and that report does contain data on accidents reported to CTC by railways. I would like to give you these figures and I think they speak for themselves.

In 1978, there were 197 derailments. In 1979, there were 352; that is 19 per cent more. In 1978, there were 44 collisions. The average for 1970 to 1978—I did not have time to look up the exact figure—was about 40 collisions. In 1979, there were 76 collisions. Well, so much for the increase in safety.

Mr. McDermid: A point of order, Mr. Chairman. Could you define collisions? I mean, is that trains meeting head-on, or is that trains meeting a car crossing at a crossing?

Professor Lukasiewicz: No, these are not crossing accidents; these are collisions between train equipment, and they are collisions not in the shunting operations; that is how they are defined. In my report you will find these definitions, but it is not crossing accidents and it is not collisions in assembling trains, for example. It is collisions when trains are in movement.

Mr. McDermid: Collisions with one another?

Professor Lukasiewicz: With one another usually. It could be collision with a stationary train, because it may obviously be stationary, but it is collisions with one another.

There are also definitions for derailment, which are defined in terms of money, and they include practically all derailments, because it is very hard to derail a train at a cost of less than \$1,000, so obviously it is a fairly encompassing definition.

So, we have between these two years, 1978 and 1979, the latest figures available, about 20 per cent more derailments, and something over 70 per cent more collisions.

I would suggest to you it is really quite surprising that any trains today should ever collide. The mode of rail is one which is entirely predictable; it is a guided transport. There is a track, there is a train, there is today's technology of remote sensing, of electronics, of computers, of all of these things. There is not the slightest reason why one should not know at all times exactly where every train is. Well, we have 76 collisions. If we had the same sort of sophistication in air operations at a big airport, what would we have? We would have a hundred collisions a day. We do not have a better system because we are technologically obsolete.

• 1025

One final statement I would like to suggest to you is this. It is true from the point of view of the shipper and the operator

[Translation]

Comme certains d'entre vous le savent probablement, j'ai été accusé de présenter les faits concernant les accidents de chemins de fer de façon erronée, de dire qu'ils n'étaient pas aussi sûrs qu'ils sont. Des représentants du CP et du CN à Mississauga ont déclaré que nos services de transport n'avaient jamais été aussi sûrs que maintenant, etc. Il se trouve qu'il y a quelques semaines, la CCT a publié son rapport annuel, rapport qui contient les chiffres concernant les accidents rapportés à la CCT par les chemins de fer. J'aimerais vous communiquer ces chiffres qui ne demandent, d'après moi, aucun commentaire.

En 1978, il y a eu 297 déraillements. En 1979, 352, c'est-à-dire 19 p. 100 de plus. En 1978, il y a eu 44 collisions. La moyenne des collisions pour les années allant de 1970 à 1978—je n'ai pas eu le temps de chercher le chiffre exact—est d'environ 40. En 1979, il y en a eu 76. Voilà pour l'augmentation de la sécurité.

M. McDermid: Un rappel au Règlement, monsieur le président. qu'entendez-vous par collision? Collision frontale entre trains ou collision entre un train et d'autres véhicules à des passages à niveau?

M. Lukasiewicz: Non, il ne s'agit pas d'accidents de passage à niveau, il s'agit de collisions entre trains, et pas dans les gares de triage. Vous trouverez ces définitions dans mon rapport, mais il ne s'agit pas d'accidents de passage à niveau ni d'accidents de formation de convoi, par exemple. Il s'agit de collision entre trains en mouvement.

M. McDermid: De collision entre deux trains?

M. Lukasiewicz: Généralement. Il peut s'agir d'une collision avec un train à l'arrêt, mais il reste que c'est une collision entre deux trains.

Figurent également diverses définitions de déraillement, en termes financiers, et elles incluent pratiquement toutes les formes de déraillement, car il est très rare que cela coûte moins de \$1,000, cette définition ne peut donc être que très large.

Nous avons donc pour ces deux années, 1978 et 1979, les derniers chiffres disponibles, une augmentation d'environ 20 p. 100 des déraillements et de plus de 70 p. 100 des collisions.

Que des trains dérailent aujourd'hui, selon moi, est fort surprenant. Le transport par rail est totalement prévisible puisqu'il est maintenu dans des guides. Il y a une voie, il y a un train, il y a les nouvelles techniques de détection à distance, l'électronique, l'informatique et tous les progrès de la science. Il n'y a pas la moindre raison de ne pas savoir à tout moment la position exacte de chaque train. Et pourtant, il y a eu 76 collisions. Si le trafic aérien était réglé de la même manière dans les grands aéroports qu'aurions-nous? Nous aurions 100 collisions par jour. Nous n'avons pas de meilleur système parce que notre technologie est archaïque.

Pour conclure, j'aimerais vous dire ceci. Il est vrai que du point de vue de l'expéditeur et du transporteur, ce n'est pas le

[Texte]

of the transportation enterprise, the significant measure of accidents is not the absolute measure, but it is the measure per output of transportation. If you have so many per ton mile or per passenger mile, you may say this is good enough, and keep it this way. If you are a passenger, or a shipper of some goods, you may consider this is good enough. However, from the point of view of the public that is simply not good enough, because what matters to Toronto is how many train derailments they have in Toronto per year. What is the absolute number? They could not really care less how many tonnes miles have been moved because that is not what determines environmental safety. If you look at transportation of oil on oceans, if you like, then what matters is how many tons have been spilled per year because that determines the pollution. It is an absolute number.

So there are these two definitions and I think one should be very well aware of them. They are both significant but for different reasons, and when things relating to dangerous goods are involved, which certainly threatens the public and the environment, it is this latter, this absolute level of safety, that is significant. It is not the level based on transportation output. That is insignificant and, in fact, may lead to a completely unacceptable safety performance in terms of the absolute level.

I think I will stop here. I think I have covered most of the points I wanted to tell you about and I will be pleased to be questioned.

The Chairman: Thank you very much, Professor. Obviously you have raised many provocative questions and I am sure members would wish to have an opportunity to put some questions to you.

Is it agreed, by the way, that the brief submitted by Professor Lukasiewicz be printed as an appendix to this day's minutes of proceedings and evidence?

Mr. McDermid: It is in both official languages?

The Chairman: Yes.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Our first questioner this morning is Mr. Penner. May I ask members to limit themselves to 10 minutes, if possible, so that we can hear from as many as possible.

Mr. Penner: Thank you very much, Mr. Chairman.

Doctor Lukasiewicz, over the years in your writings you have expressed very well the concerns that many people in the area I represent have brought to my attention on a regular basis; namely, railway safety standards. I know my good friend to my left, Charlie Turner, who is a railroader himself, has shared some of these concerns with me because I have brought them to his attention. We do agree that there is something desperately wrong in this country with the level of safety, and evidence is coming from many quarters.

I would like to come back to that in a moment and ask you a few things about that, but first, regarding Bill C-18, you seem to suggest in your submission to the committee that this bill cannot contribute significantly to the safety of dangerous

[Traduction]

nombre d'accidents qui compte, mais le volume transporté. Avoir tant de tonnes ou de voyageurs au mille peut être considéré comme suffisant et ne pas nécessiter de changement. En tant que voyageur ou expéditeur de marchandise vous pouvez considérer que c'est suffisant. Cependant, du point de vue du public, ce n'est simplement pas suffisant, car ce qui intéresse Toronto, c'est le nombre de déraillements par année à Toronto. Quel est le chiffre absolu? Peu importe le nombre de tonnes transportées, car ce n'est pas ce qui détermine l'indice de sécurité. Prenez le transport du pétrole par mer, par exemple, ce qui importe, c'est le nombre de tonnes déversées par année, car c'est ce qui détermine l'indice de pollution. C'est un chiffre absolu.

Il y a donc ces deux définitions et il est indispensable de ne pas les ignorer. Elles sont toutes deux importantes, mais pour des raisons différentes et lorsqu'il s'agit du transport de produits dangereux, qui menace le public et l'environnement, c'est ce dernier, ce niveau absolu de sécurité qui est important. Ce n'est pas le volume transporté qui compte, et s'y référer peut même conduire à l'établissement d'un niveau absolu de sécurité totalement inacceptable.

Je m'arrêterai ici. Je pense avoir abordé la plupart des aspects dont je voulais vous parler et je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci infiniment, Monsieur. Il est indubitable que vous avez soulevé des questions très stimulantes et je suis certain que les députés souhaitent vous poser certaines questions.

A propos, voulez-vous que nous fassions figurer comme annexe au compte rendu de notre réunion d'aujourd'hui le mémoire du professeur Lukasiewicz?

M. McDermid: Est-il rédigé dans les deux langues officielles?

Le président: Oui.

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

Le premier à prendre la parole ce matin sera M. Penner. Pourrais-je demander aux députés de se limiter dans la mesure du possible à dix minutes afin que nous puissions donner la parole au plus grand nombre possible.

M. Penner: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Lukasiewicz, au cours des années dans vos écrits, vous avez très bien exprimé les inquiétudes que nombre des habitants de la région que je représente portent régulièrement à mon attention concernant les normes de sécurité des chemins de fer. Je sais que mon bon ami à ma gauche, Charlie Turner, cheminot lui-même, partage certaines de ces inquiétudes, car je les lui ai communiquées. Nous convenons que la sécurité dans ce domaine laisse désespérément à désirer et nous ne sommes pas les seuls à en convenir.

J'aimerais y revenir dans un instant et vous poser quelques questions à ce sujet, mais tout d'abord, en ce qui concerne le Bill C-18, vous semblez suggérer dans votre mémoire au Comité qu'il ne peut apporter une contribution significative à

[Text]

goods transportation unless new standards reflecting modern technology and operating practices are established and enforced. What I would like to know at the outset, sir, is whether you do not think Bill C-18 can be viewed as at least the first step in the establishment and the enforcement of the new standards to which you refer. Could you not agree that this is a necessary and important step in that direction?

Professor Lukasiewicz: It would seem to me that the problem with this issue is that we do not have standards to start with and so we do not have standards to enforce. Of course, that legislation is not in the business of defining such standards. In rail transportation, the CTC is in this business; in air transportation, the Department of Transport and also the CTC committee are in this business. So while this bill certainly makes it possible to enforce such standards, as I see it, the real problem is that we do not have such standards.

Mr. Penner: If we are going to have inspectors empowered under this legislation to enforce standards, those standards, I agree with you, must be stated, but surely that would be the task of those who prepare the regulations which would flow from this legislation. The legislation is not complete in all of its detail, but it does empower the government, by way of regulation, to set the standards. Would that not meet the objections you have raised?

• 1030

Professor Lukasiewicz: I agree with your interpretation. On the other hand, the CTC has all the power it needs to enforce and establish standards. If you look at activities of the CTC, they are legislated to do this. Now apparently, for reasons which I must say I do not understand, they have not been active in this. They have not done this. They have defined deficiencies; they have done this extensively, but they have not been active in making standards. So I am not too optimistic that a bill like this which provides the mechanics for enforcement of standards, the authority and so on... That really is what is missing, because even today we could have a very much safer operation if people who are supposed to be responsible for safety were in fact more active in promoting safety. The philosophy of this and the root of the problem, as I tried to indicate, is that I have not found one performance standard, they are all sort of wishful-thinking statements which are totally meaningless in terms of technology because who knows what is the best way to bring the train to a stop. And nobody knows that unless they have done some work.

Mr. Penner: So just to summarize this one point, you are arguing that the Canadian Transportation Commission now has the power to do all of these things but in fact they have failed to do them and your criticism is then levelled in that direction with respect to the enforcement of standards.

Professor Lukasiewicz: With respect to standards, yes. Of course, they do not now have the authority to do everything this bill now suggests. That is another matter. This bill unifies the treatment of dangerous goods and so on, that authority

[Translation]

la sécurité dans le domaine du transport des produits dangereux à moins que de nouvelles normes reflétant la technologie moderne et les nouvelles pratiques ne soient établies et imposées. J'aimerais commencer par vous demander, monsieur, si vous ne pensez pas que le Bill C-18 puisse être considéré au moins comme la première étape de l'établissement et de l'imposition de ces nouvelles normes dont vous parlez. Ne conviendrez-vous pas qu'il s'agit d'un pas nécessaire et important dans cette direction?

M. Lukasiewicz: A mon avis, le problème, c'est que nous n'avons pas ces normes pour commencer et que, par conséquent, nous ne pouvons rien imposer. Bien entendu, l'objet de cette mesure législative n'est pas de définir de telles normes. En matière de transport ferroviaire, c'est le rôle de la CCT; en matière de transport aérien, celui du ministère des Transports et également du Comité des transports aériens de la CCT. Donc, bien que ce projet de loi rende possible l'imposition de telles normes, selon mon interprétation, le véritable problème est que nous ne les avons pas.

M. Penner: Si des inspecteurs doivent avoir le pouvoir en vertu de cette mesure d'imposer des normes, ces normes, j'en conviens avec vous, doivent être énoncées, mais assurément cette tâche revient à ceux qui prépareront les règlements découlant de cette mesure législative. Tous les détails ne figurent pas dans le texte législatif, mais il habilite le gouvernement à établir ces normes par voie de règlements. Cela ne lèverait-il pas vos objections?

M. Lukasiewicz: Votre interprétation est exacte. Par contre, la CCT a tous les pouvoirs qu'elle veut pour imposer et établir des normes. La loi les lui confère. Or, apparemment, pour des raisons que j'avoue ne pas comprendre, elle s'en est fort peu servie. Elle a dressé le tableau de toutes les carences, mais elle a proposé fort peu de normes. Je n'ai donc guère d'espoir, je ne pense pas que ce projet de loi prévoyant l'application de normes, le pouvoir de les imposer etc... corresponde vraiment à ce qui nous manque, car aujourd'hui même nous pourrions avoir des services beaucoup plus sûrs si les prétendus responsables de la sécurité s'en occupaient d'une manière plus active. La racine du mal, comme j'ai essayé de l'indiquer, c'est que je n'y trouve aucune véritable norme, il ne s'agit que d'une suite de vœux pieux sans aucune valeur du point de vue technologique, car qui connaît le meilleur moyen d'arrêter un train. On ne peut le savoir sans avoir fait certaines études.

M. Penner: Donc, en résumé, selon vous, la Commission canadienne des transports a le pouvoir de faire tout cela, mais elle a failli à sa tâche et c'est à elle que vous adressez vos critiques pour ce qui est du respect de ces normes.

M. Lukasiewicz: En ce qui concerne les normes, oui. Bien entendu, elle n'a pas le pouvoir actuellement de faire tout ce que ce projet de loi suggère maintenant. C'est une autre question. Ce projet de loi procède à une unification pour la

[Texte]

they do not now have. But as far as specific standards, for example in the transportation of dangerous goods, they certainly have all the power to do this. I quoted to you the chlorine example which I think is an excellent one. Why it is that for 50 years or more chlorine was treated as compressed air, nobody seems to know.

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: For the remainder of my time, Mr. Chairman, I would just like to talk with Dr. Lukasiewicz a bit about the railway system. In an article which appeared in the *Canadian Weekend* magazine February 9, 1980, you mentioned several of the problems that are currently plaguing rail transportation in Canada: poor track, I hear a lot about that, traffic control, innumerable level crossings, and on numerous occasions you have referred to North America rails' inferior safety performance as compared to other systems. In your book, *The Railway Game*, you state:

Canadian standards of railway safety and service, has judged on the basis of the protection of road crossings, the frequency of derailments and collisions, and the toll in human life, fall short of standards typical of Western Europe.

I would imagine that from those strong words about the railway system of this country you have thought about a general plan, or program or blueprint for railway modernization in Canada. I wonder if you could briefly share with members of the committee what you would like to see done as quickly as possible, what in this plan for railway modernization would come first. Apropos of that, have you made any assessment of how long it would take in this country if we launched on a program of railway modernization? Are there any figures you could put with that as to how much of those profits the railways are now earning over that period of time will have to be directed towards this extensive program, a program that you describe as being immense?

• 1035

The Chairman: Mr. Penner, in respect that will be your last question.

Mr. Penner: I realize that.

Professor Lukasiewicz: This may be my last answer. I am afraid it is really probably impossible to answer you in five minutes, because the problem obviously is quite a complex one. However, I will try to indicate the main points as I see it.

The problem with the state of obsolescence of North American railways has largely to do with the way they are financed. This is where the root of the problem is. When I say this, what I mean is several items: One is—and they have been discussed before—this is one mode that does not enjoy indirect subsidies for infrastructure; all other modes do. Therefore, railways are not taxed, and that comes as a result of history and also the characteristics of this mode. It is not possible, not feasible, to efficiently divorce the railway vehicle from track. It does not work. They are wedded to each other.

[Traduction]

manutention des marchandises dangereuses et elle n'a pas actuellement ce pouvoir. Par contre en ce qui concerne les normes de transport des marchandises dangereuses, elle l'a. Je vous ai cité l'exemple du chlore qui selon moi, est éloquent. Pourquoi avoir traité le chlore pendant plus de 50 ans comme de l'air comprimé, personne ne semble savoir.

Le président: Monsieur Penner.

M. Penner: Monsieur le président, j'aimerais consacrer le temps qui me reste au réseau ferroviaire. Monsieur Lukasiewicz, dans un article du *Canadian Weekend magazine* du 9 février 1980, vous citez plusieurs problèmes qui minent actuellement le transport ferroviaire au Canada: mauvais état des voies—j'en entends beaucoup parler—contrôle du trafic, nombre incalculable de passages à niveau; à de nombreuses reprises vous avez dit que la sécurité des chemins de fer nord-américains était inférieure à celle d'autres réseaux. Dans votre livre, *The Railway Game* (Le jeu du chemin de fer), vous dites:

Les normes canadiennes de services et de sécurité ferroviaires jugées sur la base de la protection des passages à niveau, la fréquence de déraillement et de collision, et le nombre d'accidents mortels ne supportent pas la comparaison avec les normes typiques de l'Europe de l'Ouest.

J'imagine qu'ayant écrit ces fortes remontrances au sujet du réseau ferroviaire de ce pays, vous avez pensé à un plan général, à un programme ou à une proposition de modernisation du réseau ferroviaire canadien. Pourriez-vous brièvement nous dire quelles devraient être les priorités de ce programme de modernisation ferroviaire? A ce sujet, avez-vous calculé combien de temps il nous faudrait pour réaliser dans ce pays cette modernisation? Pourriez-vous nous indiquer la part des profits actuellement réalisés par les chemins de fer qui devra être affectée à ce programme «immense», pour reprendre vos termes?

Le président: Monsieur Penner, ce sera votre dernière question.

M. Penner: Je m'en rends compte.

M. Lukasiewicz: Cela pourrait être ma dernière réponse. Je crains malheureusement qu'il me soit impossible de répondre en cinq minutes, car le problème est extrêmement complexe. Je vais cependant essayer de vous donner une idée des points principaux.

Si les chemins de fer nord-américains sont tellement démodés, c'est largement dû à leur mode de financement. Voici ce que je veux dire: tout d'abord—on a déjà parlé de cette question—les chemins de fer ne profitent pas, comme d'autres modes de transport, de subventions indirectes à l'infrastructure. Par conséquent, les voies ferrées ne sont pas taxées, ceci tient à l'histoire et aussi aux caractéristiques de ce mode de transport. Il n'est pas possible, il n'est pas faisable de séparer au point de vue efficacité les chemins de fer de la voie ferrée, les deux sont liés.

[Text]

That is a very considerable amount of money railways have been missing for a long time. Now, the standard riposte to that argument is: "Oh, yes, but we gave Canadian Pacific 25 million acres," or whatever, and so on. Well, I suggest to you that is a rather faulty argument, because if we did not, there would be no Canadian Pacific. Construction affairs in Canada was not a commercial enterprise; that was the cost of having railways, and that was accepted by the country, by the government, as a beneficial thing to do. So one cannot later turn around and say: "Ho, yes, but we gave you this; therefore, you forever operate efficiently." It is like telling Air Canada we will not build for them 10,000 feet runways so they can operate jet aircraft because we have given them 3,000 feet runways for propeller aircraft. Well, we would not have any Air Canada jet aircraft flying today.

So, financing is probably the most important aspect of it. The other aspects of financing are capital cost allowance. Railways are treated as bridges and roads—6 per cent—tracks and so on, but 30 or 40 per cent, so, in terms of taxes—write-off of capital—capital is very expensive to railways. Another one is Crowsnest rate where we have 80-year-old or more cars that we are achieving a transportation miracle. Transportation of grain costs virtually nothing in Canada today. Finally we have things like expenditures on research and development by government, practically all of which go to aircraft, none to rail. So, you have the financial picture that essentially sets the scene for obsolescence, and I am not surprised this is the result.

What should one do and how should one do it? I think it is not a matter of R&D; technology exists elsewhere. We should not re-invent the wheel. Technology does exist. Presumably what is required is to modernize the main lines in Canada, high density traffic lines; that is about 10,000 miles, which carry very heavy traffic. They presumably should be electrified, and when you do this you modernize track as well as signalling and so on, and of course you modernize equipment.

Where should the money come from? Well, I suggest to you that today I just heard that last year we paid \$424 million for maintenance of obsolete passenger trains. A few years ago, at 10 per cent, this pays for a capital of \$4 billion per year. That is lots of money to modernize Canadian rail.

I am not suggesting government intervention is not necessary, it is absolutely necessary. Without it, nothing can happen because railways find, and reasonably so, that they can invest whatever they earn at 10, 12, 15 per cent. That is better than to invest at 4 per cent, because that is roughly what perhaps modernization of railways would bring in return. So if they had a choice, and they do have a choice under the present arrangements, they are certainly not going to invest in railway business but in other business.

• 1040

If you ask how much it costs to truly modernize, it is very difficult to say. I would say in today's dollars the figure is

[Translation]

Il y a là un manque de fonds dont souffrent les chemins de fer depuis bien longtemps. On répond généralement à cette critique que nous avons fourni au CN 25 millions d'acres ou autre chose. Voilà cependant un raisonnement qui pêche, car si nous ne l'avions pas fait, il n'y aurait pas de CN. À l'origine, il ne s'agissait pas d'une entreprise commerciale; c'est le pays qui avait accepté les frais inhérents à la création des chemins de fer. On ne peut donc pas par la suite, prétendre qu'on leur a donné ceci et cela, et qu'ils devront toujours fonctionner de façon efficace. Si vous aviez dit à Air Canada que vous ne construiriez pas les 10,000 pieds de piste d'atterrissage nécessaires à ses avions à réaction parce que vous lui aviez fourni 3,000 pieds de piste d'atterrissage pour ses appareils à hélice, il n'y aurait pas de nos jours d'avions à réaction à Air Canada.

Donc, le financement est probablement l'aspect le plus important de toute l'affaire. Un autre aspect du financement est la question de la déduction pour amortissement les chemins de fer sont traités comme les ponts et les routes—6 p. 100—pour les voies ferrées, etc., mais à 30 ou 40 p. 100 pour les taxes,—l'amortissement du capital,—le capital coûte très cher. Il y a aussi le taux du Pas du Nid du Corbeau, à cause de cela; nous avons des wagons qui ont 80 ans ou plus, et qui font des miracles au point de vue transport. Le transport des grains ne coûte pratiquement rien aujourd'hui au Canada. Enfin il faut se souvenir que la plupart des activités de recherche et de développement poursuivies par le gouvernement bénéficient à l'aviation et non aux chemins de fer. Par conséquent, tout semble fait pour rendre les chemins de fer démodés et je ne suis pas surpris du résultat.

Comment devrait-on procéder? Je crois que ce n'est pas une question de recherche et de développement, car les techniques existent ailleurs. Nous n'avons pas besoin de réinventer la roue. Tout ce qu'il faudrait, c'est moderniser les principales voies ferrées au Canada, celles où il y a beaucoup de trafic, c'est-à-dire environ 10,000 milles. On devrait électrifier ces voies et il faudrait aussi naturellement moderniser le ballast ainsi que les appareils de signalisation et le matériel.

D'où devraient venir les fonds? Je vous dirai que je vous ai entendu dire aujourd'hui que l'an passé nous avons dépensé 424 millions de dollars pour l'entretien de trains de voyageurs démodés. Il y a quelques années, à 10 p. 100, cette somme aurait représenté un capital de quatre milliards par an. Voilà bien de l'argent pour moderniser les chemins de fer canadiens.

Je ne prétends pas que le gouvernement ne doive pas intervenir, bien au contraire, car sans cette intervention, rien ne se fera du fait que les chemins de fer se rendent compte, et avec raison, qu'ils peuvent investir tous leurs gains à 10, 12 et 15 p. 100. Cet investissement est naturellement meilleur qu'un investissement à 4 p. 100, ce qui est à peu près tout ce que les chemins de fer pourraient obtenir comme revenus de la modernisation. Il est évident que, s'ils en ont le choix, les chemins de fer, dans le cadre des arrangements actuels, ne vont pas investir dans la modernisation de leur équipement mais plutôt dans d'autres affaires.

Si vous me demandez quel est le coût d'une véritable modernisation des chemins de fer, il m'est difficile de répon-

[Texte]

probably somewhere between half a million to one million dollars per mile of track. In the mountains it will be quite different from what it is in the prairies; it depends on the present condition of railbeds, which in some cases is good and in others bad, and so on. But the point is that, unless a program like this is started, it will always cost more later. Eventually of course, it will be done. It will be done because modern operations are finally more economic. It is not because anybody is enamoured of electrification or any other technological solution. It is not that; it is simply that it is a better way to do things. Just like propeller aircraft versus jet aircraft; that is why we fly jets. So, it will be done eventually, but, certainly, from the point of national economy, I would be think it would advantageous to start this as soon as possible. How long would it take? I would say it would take something between ten and twenty years, something like that rate but one would have to start. Well, I think in a nutshell, perhaps that is all I can say.

The Chairman: Thank you Mr. Penner. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I get the feeling, Mr. Chairman, that everything has been covered. One of the things that the professor does not talk about or which I have not heard this morning is the human element of safety. You know, we can have all the rules in the world and we can have the finest technology in the world but the human element must come into this somewhere. In view of all the statistics of derailments, of collisions, of whatever may have been—and I do not want to prejudge the Mississauga thing by any stretch of the imagination—what if somebody had done something, had observed a red hot axle and stopped the train. I am one of those individuals who just does not think we as legislators, as parliamentarians, can provide a risk-free society and if we could, then the challenge of living would be gone, would have disappeared. You would be out of work. I would like you to comment just on the human aspects of rail safety as opposed to all the technical jargon and that sort of thing.

The Chairman: Professor Lukasiewicz.

Professor Lukasiewicz: I would be very glad to do so. I think your point is well taken. The reason why we have a poor record of safety on Canadian railways is in fact of course due, in the final analysis, to the human element, because it is usually a human error that causes failure. In fact, one could say that it always is, because technology it is not. If something malfunctions, it is because either it was poorly maintained or poorly designed or poorly installed; there is always a human element involved in this. Technology as such never fails, but it may be inappropriate for the task or may be operated in the wrong manner. Now, the problem with railway safety in Canada of course is the human element, but the reason is that the technology that we have is obsolete. It is not sufficiently sophisticated to allow reasonable safety of operation by humans. That is really the problem.

Mr. McDermid: Yes.

Professor Lukasiewicz: To give you a very straightforward example, trains in Canada and "still" in most places are

[Traduction]

dre. Je crois qu'aujourd'hui il en coûterait entre un demi-million et un million de dollars pour moderniser un mille de voie ferrée. La situation dans les montagnes est très différente de ce qu'elle est dans les prairies. Cela dépend de la condition du ballast qui, dans certains cas, est bonne et, dans d'autres, pas. Cependant, à moins que l'on ne commence maintenant à lancer un tel programme, il en coûtera beaucoup plus plus tard. En fin de compte naturellement, les programmes seront réalisés, car la modernisation est rentable. Ce n'est pas que nous soyons éperdument amoureux de l'électrification ou de toute autre solution technique, mais cette façon de procéder est tout simplement la meilleure. Ainsi, dans le domaine de l'aviation on est passé de l'hélice au moteur à réaction, de la même façon il est inévitable qu'en fin de compte on en vienne à moderniser les chemins de fer, mais il serait plus avantageux de commencer le plus tôt possible. Combien de temps cette modernisation nécessiterait-elle? Je dirai entre 10 et 20 ans, mais il faut s'y mettre. En résumé, c'est tout ce que je puis dire.

Le président: Merci, monsieur Penner. Monsieur McDermid, vous avez la parole.

M. McDermid: Je crois qu'on a traité entièrement des sujets. Cependant, ce matin le professeur n'a pas abordé le côté humain de la sécurité. Nous pouvons avoir toutes les règles du monde et la meilleure technologie, mais si l'on néglige l'élément humain, il y aura quelque chose qui manque. Quand on examine les statistiques de déraillement, de collision, etc., l'accident de Mississauga, on peut imaginer que si quelqu'un avait pu observer qu'un axe était chauffé à blanc et avait pu arrêter le train, cet accident ne se serait pas produit. Je crois qu'à titre de législateurs parlementaires, nous ne pouvons pas créer une société sans risques; si nous avions une telle société il n'y aurait peut-être plus de défi, nous n'aurions plus de travail, mais j'aimerais savoir comment vous concevez l'aspect humain de la sécurité des chemins de fer?

Le président: Monsieur Lukasiewicz.

M. Lukasiewicz: Oui, très certainement, je crois que ce que vous dites est très pertinent. Si nos statistiques au Canada sont si mauvaises du côté des chemins de fer, en fin de compte, c'est à cause d'erreurs humaines. Si un rouage ne fonctionne pas bien, c'est soit parce qu'il a été mal entretenu soit parce qu'il a été mal conçu ou mal installé, mais il y a toujours un élément humain en cause. La technologie en tant que telle ne fait jamais défaut, mais le matériel peut-être inapproprié pour la tâche demandée ou il peut être mal manié. Naturellement la sécurité dans le domaine des chemins de fer repose au Canada sur l'élément humain, mais cependant il est bien vrai que notre technologie est désuète et que notre matériel n'est pas suffisamment moderne pour être manié par des êtres humains avec suffisamment de sécurité.

M. McDermid: Oui.

M. Lukasiewicz: Pour vous en donner un exemple: les trains au Canada sont dans la plupart des endroits contrôlés par

[Text]

controlled by the crew observing some signal on the wayside. Now, today, why should we have this? Why should we have to peer out to see a light and possibly make a mistake that it is yellow instead of red or *vice versa*. Technologically that is an absurd system. It is unnecessary. What we should have is an indication in the cab for the operator and, if he does not obey the signal, the train "would" stop automatically. Such systems are available. Technologically, it is very feasible. Of course, this is why air transportation is so safe. Humans are not any smarter today than they were one hundred years ago. What is smarter are the systems that are provided to them to operate.

Mr. McDermid: Oh yes, but if an air traffic controller gives a guy a signal to go and somebody else is landing on that runway, or coming across, I do not care, they can have all the sophisticated equipment in the world . . .

Professor Lukasiewicz: No, no, do not misunderstand. I would never suggest that anything is risk free. There always is a human element but, if air controllers did not have radar, you could not operate at all. You must have a technology that is sufficiently sophisticated to provide a reasonable level of safety, and that is what certainly has happened in our industry. It has not happened in marine operations; you have collisions of very big tankers all the time. Now, you would think there is enough room and there is enough instrumentation.

• 1045

Mr. McDermid: They run into bridges, too.

Professor Lukasiewicz: And bridges and whatever. And these are examples of primitive technologies that have not been sufficiently developed, including the training of people of course, which is a very important aspect.

I think your point is well taken but the safety of railways in Canada is a very good example of inadequate technology, because technology is not sophisticated enough to allow an average operator to operate safely.

Mr. McDermid: I do not want to get into the philosophic, and we are getting a little philosophical. I would love to sit down and chat with you some time on that.

Let us get down to some specifics, as briefly as possible. You mentioned the red book being out of date. There is no question that right after the Mississauga accident it was brought to our attention in this committee and we had officials from the CTC here who said that in fact chlorine was improperly classified, as I believe propane was. I think propane was just flammable and it did not say anything about being explosive.

Professor Lukasiewicz: Yes.

Mr. McDermid: I believe that is also in the red book. If you were standing where I was that night in Mississauga, you would know damn well that it was explosive, because it lit up my community.

The red book is a monster. Have you seen it? I am sure you have.

Professor Lukasiewicz: Yes, I have.

[Translation]

l'équipage qui surveille un signal le long de la voie. Pourquoi, de nos jours, devons-nous toujours nous en référer à une lumière, ce qui amène le risque possible de la prendre pour jaune au lieu de rouge, et l'inverse. Technologiquement, ce système est absurde. En fait, il devrait y avoir un signal dans le wagon à l'intention du conducteur, et s'il ne se conforme pas au signal, le train devrait s'arrêter automatiquement. Il existe de tels systèmes, d'ailleurs c'est grâce à eux que le transport par voie aérienne est aussi sûr. Les hommes ne sont pas plus alertes de nos jours qu'ils n'étaient il y a cent ans, mais les systèmes sont plus perfectionnés.

M. McDermid: Oui, mais si un contrôleur du trafic aérien donne au pilote le feu vert et que quelqu'un atterrit au même moment sur les pistes ou se met en travers, quel que soit le perfectionnement du matériel, . . .

M. Lukasiewicz: Non, ne vous méprenez pas, je ne prétendrai jamais que l'on peut éliminer tout risque. L'élément humain est toujours existant, mais si les contrôleurs du trafic aérien ne disposaient pas de radar, rien ne fonctionnerait. Il faut avoir une technologie suffisamment poussée pour offrir un niveau de sécurité raisonnable; cela s'est produit dans l'industrie, mais pas dans la marine; des collisions entre super-pétroliers se produisent sans arrêt. On pourrait croire qu'il y a suffisamment d'espace pour manœuvrer et suffisamment d'instruments scientifiques.

M. McDermid: On entre même en collision avec les ponts.

M. Lukasiewicz: Les ponts et quoi d'autre! Ce sont là des exemples de technologie primitive qui n'a pas suffisamment évolué; il en va de même pour la formation du personnel, qui est un aspect très important.

Vous avez tout à fait raison, la sécurité des chemins de fer au Canada est un très bon exemple de technologie inadéquate, insuffisamment poussée pour permettre à l'opérateur moyen d'œuvrer en toute sécurité.

M. McDermid: Je ne voudrais pas devenir trop théorique. J'aimerais bien m'asseoir avec vous un de ces jours et en discuter.

Soyons donc brefs et parlons de choses plus précises. Vous avez mentionné le livre rouge qui est maintenant désuet. Il n'y a pas de doute, immédiatement après l'accident de Mississauga, ce livre a été porté à l'attention du Comité. Des représentants de la société nous ont dit ici que le chlore n'était pas classé adéquatement, de même que le gaz propane, je crois. On disait que le gaz propane était inflammable, mais pas explosif.

M. Lukasiewicz: Oui.

M. McDermid: C'est également dans le livre rouge, je crois. Si vous aviez été là où je me trouvais ce soir-là, à Mississauga, vous auriez vu que c'était diablement explosif, toute la municipalité en a été illuminée.

Le livre rouge est un monstre. Vous l'avez vu, j'en suis certain.

M. Lukasiewicz: Oui.

[Texte]

Mr. McDermid: What kind of a recommendation would you have to bring that up to date? The CTC say they are constantly bringing it up to date, but I am suspicious of that. They may in bringing it up to date be adding new chemicals that are being created and adding them to the book, but I question the review of the book. What would you recommend on that?

Professor Lukasiewicz: My main concern with this really is that the safety of transportation of dangerous goods is not necessarily very effectively affected by the red book. I have made this point before, that since in a transportation situation you have dangerous shipments as well as others, you do not have to have a failure related to dangerous shipments; you have a failure related to anything else, to collision, to a level crossing accident, and the mere classification of material substances placarding all these things, contents, how to locate it, I think regretfully is of secondary importance. In fact in Mississauga—I do not know how authentic this is—there have been suggestions that the fact there were considerable explosions of propane helped the situation rather than making it worse.

Mr. McDermid: That is right.

Professor Lukasiewicz: And it may well be so. So the concern of the red book having to do with classification, placarding and train contents to me are, regretfully, secondary aspects of safety because it is not possible ever to assure safety of dangerous goods if there is an accident. You cannot build a tanker car that will not split . . .

Mr. McDermid: Right.

Professor Lukasiewicz: . . .or anything else. And that cannot be taken care of by any red book; it must be taken care of by an increased level of operational safety.

Mr. McDermid: But that in itself is part of operational safety, surely.

Professor Lukasiewicz: That is a secondary part.

Mr. McDermid: You say secondary, but you agree that the human element comes into it—some fellow that has had his own tank full and goes driving into a train, whether it is chlorine or propane or whatever, and causes a derailment, and you can have all the rules in the world and you still are going to have those accidents. But you need to know what is dangerous and what is not and what is contained—and the placarding is very important for the fire and for the police and for whoever else may be involved, the Emergency Measures Organization or whoever may be involved in that. Surely you cannot say that is secondary. It has to be on a par with . . .

• 1050

Professor Lukasiewicz: What we are really concerned with is with the probability of an accident. We will always have accidents and we must consider whether the possibility of having an accident is sufficiently low to be acceptable. Now what I am saying is that the probability of having an accident is in fact at present certainly much more affected by the operational safety which involves not just dangerous goods but any goods, any transportation than the question of inventory, et cetera, of dangerous goods. Now if you ask what should be

[Traduction]

M. McDermid: Quelles sont vos recommandations pour sa mise à jour? La société prétend qu'elle le met à jour constamment, mais je n'en suis pas si sûr. Elle le fait peut-être, en ce sens qu'elle ajoute les nouveaux produits chimiques au fur et à mesure de leur découverte, mais je doute de la révision de ce livre. Quelles seraient vos recommandations?

M. Lukasiewicz: Je crois surtout que la sécurité du transport des marchandises dangereuses n'est pas nécessairement, ni vraiment influencée par le livre rouge. J'ai déjà soulevé la question, puisque lorsque vous transportez des produits dangereux de même que d'autres produits, il n'est pas nécessaire qu'il se produise une défaillance concernant la cargaison de produits dangereux, il peut y avoir une défaillance dans toute autre chose: une collision, un accident à un passage à niveau. Le simple fait de classer des substances et d'afficher leur nom, leur contenu, leur emplacement, me semble malheureusement secondaire. Pour ce qui est de Mississauga, je ne sais pas si c'est vraiment authentique, mais on a prétendu que les explosions énormes de gaz propane ont amélioré plutôt qu'aggravé la situation.

M. McDermid: C'est exact.

M. Lukasiewicz: Cela se peut. Le fait donc que le livre rouge traite de classification et d'affichage du contenu des wagons me semble secondaire du point de vue de la sécurité, puisqu'il est impossible de garantir la sécurité des produits dangereux, en cas d'accident. Il est impossible de construire des wagons-citernes qui ne se brisent pas en deux . . .

M. McDermid: Vous avez raison.

M. Lukasiewicz: . . .ou il arrivera autre chose. Le livre rouge n'en tient pas compte. Il faut donc que le niveau de sécurité opérationnel soit accru.

M. McDermid: Mais cela fait partie de la sécurité opérationnelle, sûrement.

M. Lukasiewicz: C'est secondaire.

M. McDermid: Vous dites que c'est secondaire, mais vous convenez que l'élément humain entre en ligne de compte . . . si un type boit tout son saoul et frappe un train, que ce soit un train de chlore, de gaz propane ou autre, il y aura déraillement. Vous avez beau avoir tous les règlements possibles monde, il y aura quand même toujours des accidents. Il faut savoir ce qui est dangereux et ce qui ne l'est pas, ce que contiennent les wagons. L'affichage, à mon avis, est un élément important en cas de feu, car les policiers ou toute autre personne impliquée, l'organisation des mesures d'urgence, par exemple, s'y intéressera. Vous ne pouvez donc prétendre que soit secondaire. Il faut que ce soit sur le même plan . . .

M. Lukasiewicz: Ce qui nous intéresse vraiment, c'est la probabilité d'un accident. Nous aurons toujours des accidents, mais nous devons savoir si la probabilité d'un accident est suffisamment peu élevée pour être acceptable. A mon sens, la probabilité d'un accident est présentement beaucoup plus liée à la sécurité opérationnelle qui touche non seulement les produits dangereux, mais aussi n'importe quel produit, n'importe quelle cargaison, plutôt qu'à la simple question de l'inventaire, par exemple, des matières dangereuses. Si vous me demandez

[Text]

done, what should be done better in this situation, well certainly poison should be classified as poison and so on. I do not think that is big discovery. But I would say that today if one is concerned with the contents of a train or some other shipment, to have an inventory of what is where, that should not be done by pencil and paper today. That is nonsense. That should be done on computers and it can be done. There is no problem; CP and CN have their telecommunications; naturally they have all of this but it is always obsolescent. They do not use these techniques. I guess this would fall in the area of redbook regulations; that for example presumably should be done. There should be an efficient way of recording that information and of having it available. Now today that is not the case. We do not have this information available and the idea that you come to a wrecked car and look at it and see some recording, well that regretfully is rather naive. If there is a serious accident, you will not see anything and you cannot get to it, so . . .

The Chairman: A final question, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: There are dossiers on other parts of the train though that protect that. I had the same concern.

My final question then, Mr. Chairman, in looking over your graphs as far as derailments, maintenance staff and so on and so forth are concerned, the upswing started obviously around 1963-64. If I read your graphs correctly, prior to 1965 there accidents, but relatively low compared to what is going on now. My question is this: Do you feel—and you have skirted around this and touched on it—that the priorities of the Ministry of Transport with the federal government, the priorities of the CTC, and I guess just the general public's priorities, have changed to air, that they have put all their concentration on air, and have ignored rail, and that this would be one of the very major reasons why we have this great increase in accidents and derailments and collisions and so on?

The Chairman: Professor.

Professor Lukasiewicz: I am not sure that I could agree that it is a matter of changing priorities because I do not think anybody ever established any priorities here. I think this simply reflected the fact that railways are the oldest mode, and railways are considered as a given. In all legislation, railways are treated as a given technology. Nothing changes. There are brakes and those must be air brakes and nothing else. That is the sort of lack of concern with railways which have been regulated for the longest time and still have these old regulations. On the other hand, most of these accidents do not involve people. Essentially rail traffic in Canada is freight traffic and that is certainly much less visible. Air is the newest mode and it is a mode that always involves people and essentially always a fatality. There are very few air accidents that are not fatal, so I think it is perhaps not so much priority, as continuing things as they were for this oldest mode without any concern of what goes on really. Air is a new mode; there is an awareness of the fact that these are people and, therefore,

[Translation]

ce qu'il faut faire dans ce cas, il est évident que les poisons doivent être classés comme poisons, par exemple. Je ne crois pas que ce soit une grosse découverte. Je suis d'avis, toutefois, que si aujourd'hui on s'inquiète du contenu des wagons, ou de tout autre envoi, si on désire avoir un inventaire de ce qu'ils contiennent, ce ne doit pas être fait en l'écrivant simplement au crayon sur du papier. C'est ridicule. Ce doit être fait par ordinateur; c'est possible. Il n'y a pas de difficulté sur ce plan, le CN et le CP ont leur propres télécommunications, c'est sûr, mais tout est désuet. Ils ne se servent pas de ces techniques. J'imagine que ce pourrait être dans le règlement, dans le Livre rouge; ce pourrait être fait, je suppose. Il devrait y avoir une façon efficace d'enregistrer l'information et de la rendre disponible. Ce n'est pas ce qui se produit aujourd'hui. Nous n'avons pas de renseignements disponibles; si vous pensez qu'on peut arriver devant un wagon déchiqueté, et voir quelle inscription il y avait, c'est plutôt naïf. En cas d'accident grave, vous ne verriez rien du tout, vous ne pourriez même pas vous approcher . . .

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur McDermid.

M. McDermid: Il y a certainement dans d'autres sections du train des dossiers qui peuvent servir dans ces cas-là. J'y avais aussi songé.

Ma dernière question, monsieur le président, a trait à ces graphiques concernant les déraillements, le personnel d'entretien et d'autres facteurs. Nous y voyons que la recrudescence d'accidents a commencé évidemment vers 1963-1964. Si je comprends bien vos graphiques, avant 1965, il y avait relativement peu d'accidents comparativement à maintenant. Croyez-vous, puisque vous avez étudié la question, que les priorités du ministère des Transports du gouvernement fédéral, des sociétés ferroviaires et également du public en général ont changé, qu'on se concentre davantage maintenant sur la sécurité aérienne pour ignorer la sécurité des chemins de fer? Serait-ce une des raisons importantes pour lesquelles nous avons maintenant une augmentation sérieuse d'accidents, de déraillements et de collisions, etc.

Le président: Monsieur le professeur.

M. Lukasiewicz: Je ne crois pas que ce soit une question de changement de priorités, personne à mon avis n'en avait jamais fixé. Ces situations montrent simplement que les chemins de fer sont le mode de transport le plus ancien et qu'on le tient pour établi. Dans toutes les lois, les chemins de fer sont traités comme une technologie donnée, rien ne change. Il y a des freins, ce doit être des freins à air, rien d'autre. On ne s'inquiète plus des chemins de fer, les règlements les concernant sont les plus anciens et sont pourtant toujours en vigueur. Par ailleurs, la plupart des accidents de chemins de fer n'impliquent pas de personnes. Le trafic ferroviaire au Canada est essentiellement un trafic fret, il est donc beaucoup moins visible. Le transport aérien est le mode de transports le plus nouveau, beaucoup de gens sont affectés s'il y a un sinistre. Peu d'accidents aériens ne sont pas fatals; par conséquent, ce n'est pas tellement une question de priorités que de continuer ce qui s'est toujours fait dans ce mode de transport, le plus ancien, sans vraiment chercher à savoir ce qui se passe. Le transport

[Texte]

the a stress is put there, but I do not think that is in any sense interchangeable. I regard this as a traditional view of railways; that really reflects what goes on.

Mr. McDermid: You would like to see a change?

Professor Lukasiewicz: Well I think a change will come whether I like it or not because there are better things and eventually they take over but safety can happen.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Our final questioner on this session is Mr. Turner.

• 1055

Mr. Turner: Professor, you have a great knowledge of railroads. Can you tell me, did you ever work on a railroad in your homeland? If so, what country?

Professor Lukasiewicz: No, no, I never worked on a railroad. I never knew anything about railroads until about eight years ago. I am an aeronautical engineer.

Mr. Turner: In the steam days, the engineer used to train the fireman. This was a must. A person had to have at least three years' training as a fireman before he became an engineer. Then when he wrote his papers, in the order of seniority eventually he would be promoted to yard engineer, freight engineer and passenger engineer. Now, when the train was running along the road in a snowstorm, heavy fog or in good weather, the engineer would point out the landmarks, where to put the brake on and where to let it off. So, actually, the engineer was training the fireman. Today we take a man right off the street, we send him to Gimli, if CNR and, in a very short course of time he is running a train. He knows nothing about the landmarks; he has nobody to tell him what to look for. Therefore it is a different environment today.

It has been the opinion of many railroaders for many, many years, that the CTC under those rules and regulations the train crew operates, only protects the companies. This is because when a collision occurs—a wreck take place—and you go into the investigation, the first thing they say to you is, "You have violated rule so and so." It is our opinion and has been the opinion of many railroad men for over many, many years that, if you lived up to the rules, you would be 24 hours going from London to Toronto or London to Windsor. And if you asked the company after the investigation: "Do you want me to go out and railroad by the rules?" they would not answer. So are they interested in safety or are they not interested in safety? I have asked this question many times and they say, "You are doing a good job. Do not worry. We will look after you." But when you violate the rules they say, "Ah, we got you!" These are the things that bother railroad men.

There are no two trains brake alike. I believe you mentioned this. Some are better than others. There is the length; weight

[Traduction]

aérien étant nouveau, on est beaucoup plus conscient des gens, et par conséquent, il y a plus d'inquiétude. Je ne crois pas quand même que ce soit interchangeable. Je considère qu'on a une opinion traditionnelle du chemin de fer, c'est pourquoi on agit de la sorte.

M. McDermid: Vous aimeriez qu'il y ait des changements.

M. Lukasiewicz: Il y aura des changements, que je le veuille ou non, car on peut faire mieux et, éventuellement, c'est ce qui arrivera.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Le président: Notre dernier intervenant à cette réunion, monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le président, vous connaissez bien les chemins de fer. Pouvez-vous me dire si vous avez déjà travaillé dans les chemins de fer dans notre pays d'origine? Dans l'affirmative, dans quel pays?

M. Lukasiewicz: Non, non, je n'ai jamais travaillé dans les chemins de fer. Je ne connaissais rien des chemins de fer jusqu'à il y a huit ans. Je suis ingénieur en aéronautique.

M. Turner: Au temps des locomotives à vapeur, le mécanicien de la locomotive était chargé de former le chauffeur. C'était une exigence. On devait avoir au moins trois ans de formation en tant que chauffeur avant de devenir mécanicien. On devait ensuite passer un examen, et compte tenu de l'ancienneté, on était éventuellement promu au triage, au fret et aux voyageurs. Que le train roule à travers les tempêtes de neige, un épais brouillard ou en période de beau temps, le mécanicien devait tenir compte du terrain, appliquer les freins ou les relâcher. En réalité, le mécanicien formait le chauffeur. Aujourd'hui, nous choisissons un homme de la rue et nous l'envoyons à Gimli, dans le cas du CN, suivre un petit cours pour conduire un train. Il ne connaît bien aux points de repère sur le terrain. Personne ne lui dit ce qu'il doit tenter de repérer. La situation est donc tout à fait différente.

De l'avis de bien des connaisseurs de chemins de fer, et cela depuis bien des années, les règlements de la CCT qui régissent les employés de chemins de fer, ne protègent que les sociétés. Lorsqu'une collision se produit... et qu'il y a dommage, la première chose qu'on entend au cours de l'enquête, c'est ceci: «Vous avez enfreint tel ou tel règlement». A notre avis, et c'est également celui de bien des employés de chemins de fer depuis de nombreuses années, si vous suivez les règlements, il vous faut 24 heures pour vous rendre de London à Toronto ou de London à Windsor. Si vous demandez aux représentants de la société après l'enquête: «Voulez-vous que je me conforme aux règlements des chemins de fer?» Ils ne vont pas vous répondre. Sont-ils ou non intéressés à la sécurité? J'ai posé la question à bien des reprises, ils ont répondu: «Vous avez fait un bon travail. Ne vous inquiétez pas. Nous allons nous occuper de vous». Lorsque vous enfoncez un règlement, ils vous disent: «Ah, vous êtes pris». C'est ce qui inquiète les employés.

Il n'y a pas deux trains qui ont les mêmes freins. Je crois vous l'avoir déjà dit. Certains freins sont meilleurs que d'au-

[Text]

of the cars and length of the cars; brake travel on each car—I think it is supposed to be two and a quarter inches—sometimes it is three and sometimes it is four; oil surges in the car; weak surges; stone as a dead weight. In a lot of trains you have the stone in the centre of the train. You had to let the tail in; you had to let the head in; and, in the middle of the train, run-ins of tail ends; it did not matter whether you were going uphill or downhill—one part of the train would be on the hill, one part going up the hill, the other going down the hill. These are the things that are taught by experience—by running with an engineer who has been up and down the road many, many years. So these are the things that people are not aware of.

Are you aware that roller-bearing trains are harder to stop than friction-bearing trains?

Professor Lukasiewicz: Yes, I suppose. Yes.

Mr. Turner: There is another thing: through experience, you know where to put the brake on and where to let it off, if you are going 60 miles an hour, 50 miles an hour; 40 miles an hour. The length of the train is involved; it can move faster at brake application. It can move slower due to the fact of the brake travel. Many, many years ago, the Michigan Central between Detroit and Buffalo, had an automatic train control. If the engineer went by a yellow block and did not put the brake on, the automatic train control came into operation and put the brake on for him.

The problem is today that, once again, we are back to safety. There is nobody actually with experience to train the people who are operating the trains today. They just put them in the school. In the olden days we learned by experience; we used to be placed with a good engineer who would teach us all the trials and tribulations that he went through in railroading. Therefore, when you graduated from his own personal school of working on the job, you were an expert engineer. In your opinion, do the CTC rules and regulations protect only the company or do they protect the employees?

The Chairman: Professor Lukasiewicz.

• 1100

Professor Lukasiewicz: In a sense, I have addressed this problem already. The CTC has rules but not a common standard. As you have indicated, if one obeyed every rule, one could hardly travel at all. So one does not. The rules that CTC has do reflect obsolete technology because they are based on it. We have a basic brake system that has been developed over a hundred years ago by Mr. Westinghouse. We have now very, very long trains. The signal for the application of brakes travels with the speed of sound in a pipe full of air. If, today, anybody were designing a system like this, nobody would probably think of a compressed air tube; this was done when electronics were not developed. Electrical signals travel almost infinitely faster than the speed of sound and there is no problem. The problem, of course, that occurs is that you have differentiated braking between the front and the end of the train.

[Translation]

tres. Il y a le poids sur la longueur des wagons, le jeu des freins sur chacun, qui devrait être, je crois, de deux pouces et un quart, parfois de trois ou même de quatre pouces, les surprises d'huile sur les wagons, les baisses de pression, le poids mort des pierres. Dans bien des trains, les pierres sont au centre du train. Il fallait donc laisser avancer la queue, avancer la tête, ainsi le milieu du train tirait vers la queue; peu importe si on montait ou descendait une colline, une partie du train était sur la colline, une partie la montant, l'autre la descendant. Ce sont des choses que l'on apprend par expérience, en accompagnant par exemple un mécanicien pendant de nombreuses années. Bien des gens les ignorent.

Savez-vous, par exemple, que les trains sur roulements à gallets sont plus difficiles à arrêter que les trains sur roulements à friction?

M. Lukasiewicz: Oui, je suppose.

M. Turner: Autre chose, l'expérience vous montre comment appliquer les freins et comment les relâcher, si vous circulez à 60, 50 ou 40 milles à l'heure. Il faut tenir compte de la longueur du train qui peut se déplacer plus rapidement au moment de l'application des freins. Il peut ralentir selon le jeu des freins. Il y a bien des années, le *Michigan Central* circulant entre Détroit et Buffalo avait un contrôle automatique. Si l'ingénieur dépassait le bloc jaune et n'appliquait pas les freins, le contrôle automatique entraînait en action et appliquait les freins à sa place.

Le problème aujourd'hui, c'est que, de nouveau, nous parlons de sécurité. Personne n'a l'expérience pour former les employés qui conduisent les trains aujourd'hui. On les place sur les trains au sortir de l'école, alors que dans l'ancien temps on apprenait en accompagnant un bon mécanicien qui enseignait toutes les difficultés de la circulation ferroviaire. Par conséquent, une fois terminée cette formation à son école, cette formation au travail, vous étiez un mécanicien expert. A votre avis, les règlements de la société protègent-ils la société ou les employés?

Le président: Monsieur le professeur Lukasiewicz.

M. Lukasiewicz: Je crois en avoir déjà parlé aujourd'hui. La CCT a des règlements, mais n'a pas de normes uniformisées. Ainsi que vous l'avez dit, si on tient compte de chaque règlement, on peut difficilement circuler. Par conséquent, on ne le fait pas. Les règlements de la CCT traduisent une technologie désuète, ils se fondent sur elle. Notre système fondamental de freins a été mis au point il y a cent ans par M. Westinghouse. Les trains que nous avons aujourd'hui sont excessivement longs. Le signal d'application des freins voyage à la vitesse du son dans un tuyau plein d'air. Si quelqu'un aujourd'hui concevait un système comme celui-là, personne ne penserait probablement à un tube à air comprimé. Ceci a été fait lorsque l'électronique n'était pas encore découverte. Les signaux électriques voyagent infiniment plus rapidement que la vitesse du son, sans difficulté. Le problème qui se pose évidemment, c'est que vous avez un freinage distinct à l'avant et à l'arrière du train.

[Texte]

Incidentally, in the CTC rules it somewhere says that brakes should operate instantaneously. That just goes to show that they do not understand the problem. There is nothing instantaneous in this world, and if you have a train that is a mile long it is very far from instantaneous. "Instantaneous" is meaningless; you should say, is it one thousandth of a second? or one tenth? or ten seconds? or whatever—and so on. My comment to this is that we have rules that are obsolete, in the same sense that technology is obsolete, they reflect obsolete technology. There is no reason why, today, the engineers and crew should observe the landscape to know how to operate a train. There is no reason for this whatsoever. All of this can be programmed, can be built in, can happen much more safely and much more automatically and much, much more cheaply.

There is one point I omitted to mention in, I think the last question of Mr. Penner, and this is the matter of the work rules. That is another very significant aspect, a financial aspect and operational aspect, of railway operations. We have work rules that essentially date to the steam era. No wonder this business is very expensive, we carry an awful lot of unnecessary people doing virtually nothing, or unnecessary jobs, because it is the way it was. That is a very important aspect of the railway industry that is, again, not present in more modern industries. It will have to be modernized. It is very slowly, very gradually being modernized but it is still very obsolete. So I would say, in answer to your concern, that I think one has to recognize that the rules under which the industry operates are just as obsolete as the technology and that modern technology would change these rules. I suspect that a more effective way is not to have these rules but to have these performance specifications that tell you how good equipment should be, and we do not have that.

The Chairman: A final question, Mr. Turner.

Mr. Turner: A lot of it is straight, ordinary common sense. When you go into an investigations there is always going to be a fall guy, when you walk in there you know somebody is going to get it. We have a demerit system where you get time off and we even have had...

The Chairman: With pay or without?

Mr. Turner: ... people who went to an investigation and then the boss used to ride the engine to get them to change their statement—the signal was not red it was yellow red. They would keep pounding on you to get you to change your statement. This has happened, and to me this is wrong. I think the CTC rules are outdated, and the equipment is outdated, and nobody is making a move to change the equipment or change the rules. If we want fast, modern transportation in this country, this is one area we should move into first and very, very quickly, because with the new modern equipment, VIA, we are going to have to update our equipment, update our rail-bed system and update the rules, otherwise we are going to have more problems.

Professor Lukasiewicz: I quite agree except that I think all of this must go together, in other words, you modernize technically and you modernize also in terms of operational

[Traduction]

Incidentement, le règlement de la CCT mentionne quelque part que les freins doivent être appliqués instantanément. Ceci montre qu'on n'a pas compris le problème. Rien ne peut être instantané dans ce monde, si vous avez un train d'un mille de longueur, le freinage est loin d'être instantané. Le mot «instantané» n'a aucune signification. Vous pourriez parler d'un millièmème de seconde ou d'un dixièmème de seconde ou de dix secondes. Je vous répète que nos règlements sont anciens et, de la même façon que la technologie est désuète, les règlements, qui la traduisent, le sont. Il n'y a pas de raison aujourd'hui pour que les mécaniciens de locomotives et les employés de train surveillent le terrain pour savoir comment diriger le train. Il n'y a aucune raison à cela. Tout peut être programmé, incorporé à l'équipement, ce serait beaucoup plus sécuritaire, automatique et bien moins coûteux.

J'ai oublié de mentionner le point qu'a soulevé dans sa dernière question M. Penner, les règlements de travail. Voilà un autre aspect très important, le facteur financier, le facteur opérationnel des activités ferroviaires. Les règlements de travail datent du temps des locomotives à vapeur. Il n'est pas surprenant que l'entreprise soit très coûteuse, car nous transportons bien des gens inutiles, qui ne font presque rien, de nombreux emplois ne sont pas nécessaires, mais on continue de le faire par habitude. Cet aspect très important de l'industrie ferroviaire n'existe plus dans l'industrie moderne. Il va falloir que les chemins de fer se modernisent. Ils le font très lentement, très progressivement, mais ils sont encore très anciens. Je vous répondrai donc qu'il faut se rendre compte que les règlements en vertu desquels l'industrie fonctionne sont tout aussi anciens que la technologie et qu'une technologie moderne pourrait les changer. Je crois qu'une façon efficace de le faire serait d'avoir des caractéristiques de rendement qui nous prouveraient ce que vaut l'équipement, nous ne les avons pas.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Turner.

M. Turner: Tout cela est en grande partie une question de bon sens. Lorsqu'il y a enquête, quelqu'un est toujours pris en défaut, il doit payer pour les autres. Il y a un système de démerite, vous êtes retiré du travail et même...

Le président: Avec ou sans paie?

M. Turner: ... les enquêteurs autrefois se rendaient sur les lieux et le patron essayait de faire changer la déclaration. On essayait de faire dire que le signal n'était pas rouge, mais jaune. On a essayé tous les moyens. Cela s'est déjà produit, à mon avis c'est tout à fait incorrect. Les règlements de la société sont trop anciens, de même que l'équipement; personne ne fait quoi que ce soit pour les changer. Si nous voulons un moyen de transport rapide et moderne au pays, c'est la tâche à laquelle il nous faut nous atteler d'abord, et très rapidement, car autrement, si nous n'améliorons pas notre équipement, les voies et le ballast, nous aurons des difficultés.

M. Lukasiewicz: Je suis tout à fait d'accord, sauf que tout cela doit être fait en même temps, autrement dit, si vous modernisez techniquement votre entreprise, vous modernisez

[Text]

rules. You have to do these together, because one must affect the other, of course.

Mr. Turner: You have a lot of knowledge, sir, and I read with great interest all your articles. Thank you.

Professor Lukasiewicz: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

On behalf of the committee, I wish to thank Professor Lukasiewicz for appearing this morning and giving us the benefit of his knowledge.

Prior to hearing from the Atomic Energy Control Board, I would suggest that we take a five-minute break and we will resume at 11.10, or thereabouts.

Professor Lukasiewicz: Thank you very much.

• 1110

The Chairman: Order please. Members of the committee, we will resume our hearings on Bill C-18, Clause 12. This session we will hear from witnesses from the Atomic Energy Control Board. Our main witness is Mr. J. W. Beare, Director of Safeguards and Nuclear Materials Branch, and accompanying him is Mr. George Jack, Manager of the Radioisotope Division. Without further ado, we will proceed to hear from Mr. Beare.

Mr. J. W. Beare (Director, Safeguards and Nuclear Materials Branch): Thank you, Mr. Chairman, ladies and gentlemen. The Atomic Energy Control Act currently gives the Atomic Energy Control Board the power to regulate, among other things, the transportation of radioactive materials. This act was reviewed in 1976. It was originally passed in 1946. It was reviewed in 1976 by a task force of senior deputy ministers headed by Dr. Maurice LeClair. A bill entitled the Nuclear Control Administration Act was introduced into the House in late 1977 to replace the current act, but it died on the Order Paper.

The current situation is that the packages for carrying radioactive material are certified by the Atomic Energy Control Board, but the carriage of radioactive materials is regulated by the current regulatory authority for each mode of transport. In the case of road shipments, the board itself acts as the modal authority.

Much greater emphasis is put on the safety in the packaging of the safe transport of radioactive materials than for most other dangerous goods. The packaging standards are international ones. The Atomic Energy Control Board has the expertise in radiation protection, engineering assessment of package design and quality assurance aspects of package construction. The board currently certifies packages for the transport of radioactive materials to the international standards and is also responsible for regulation of the safeguarding and security aspects of certain strategic radioactive materials against sabotage or diversion by theft.

In order to preserve the effectiveness and the efficient working arrangements with respect to the transport of radioactive material under the Transportation of Dangerous Goods Act, a memorandum of understanding between the board and

[Translation]

également les règlements d'exécution. Tout doit aller de pair, l'un influence l'autre évidemment.

M. Turner: Vous connaissez beaucoup de choses, monsieur, et je lis toujours vos articles avec beaucoup d'intérêt. Je vous remercie.

M. Lukasiewicz: Merci.

Le président: Je vous remercie, monsieur Turner.

Au nom du Comité, je remercie le professeur Lukasiewicz qui a comparu ce matin et nous a fait profiter de ses connaissances.

Avant d'entendre les représentants de la Commission de contrôle de l'énergie, je propose que nous fassions une pause de cinq minutes, nous reprendrons vers 11 h 10.

M. Lukasiewicz: Merci beaucoup.

Le président: A l'ordre. Messieurs les membres du Comité, nous reprenons l'étude de l'article 2 du Bill C-18. Au cours de la séance qui vient, nous entendrons les témoins de la Commission de contrôle de l'énergie atomique. Il y a d'abord M. J. W. Beare, directeur, Direction des garanties et matières nucléaires, puis M. George Jack, gestionnaire de la Division des radioisotopes. Nous y allons avec M. Beare.

M. J. W. Beare (directeur, Direction des garanties et matières nucléaires): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs. La Commission de contrôle de l'énergie atomique régit, entre autres choses, le transport des matières radioactives, en vertu de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique adoptée d'abord en 1946 et révisée en 1976 par un groupe d'étude, composé de sous-ministres supérieurs dirigé par M. Maurice LeClair. Un projet de loi intitulé «Loi sur le contrôle et l'administration nucléaires» fut déposé à la Chambre à la fin de 1977, mais expira au Feuilleton.

La situation actuelle est la suivante: les contenants sont autorisés par la Commission de contrôle de l'énergie atomique, tandis que le transport des matières radioactives est contrôlé par l'organisme de réglementation compétent pour chaque mode de transport, sauf que le transport routier relève de la Commission.

La sûreté de l'emballage pour le transport des matières radioactives fait l'objet de beaucoup plus d'attention que celle de la plupart des autres produits dangereux. Les normes d'emballage sont internationales. La Commission a des experts en radioprotection, dans l'évaluation technique de la conception des contenants et dans la vérification de la qualité de construction des contenants. La Commission assure la conformité aux normes internationales des contenants utilisés pour transporter les matières radioactives et s'occupe également de la protection et de la sécurité de certaines matières radioactives stratégiques, contre le sabotage ou le vol.

Afin de maintenir des modalités de travail effectives pour le transport des matières radioactives en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, la Commission et le ministère des Transports sont en train d'élaborer une conven-

[Texte]

the Department of Transport is being developed. A copy of the latest draft version of this agreement is attached to this statement. The division of responsibilities shown in the memorandum is basically what was envisaged in the 1977 bill on Nuclear and Administration Act.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Beare. Is it agreed that the attachments to the brief from the Atomic Energy Control Board be appended to our *Minutes of Proceedings*?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Our first questioner in this round is Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Beare, I want to get some information on this radioactive spill that took place on this Air Canada plane on June 21. I see the Atomic Energy Control Board was notified. Do you have any knowledge? Were you there, or were officials in your department called to examine the container on the aircraft of this uranium leak?

Mr. Beare: Yes. An Atomic Energy Control Board inspector was involved in that investigation and subsequent cleanup. The material in question was uranium ore samples, a very low-grade of radioactive material, being shipped from Saskatoon by air to France. The samples—although I say samples, there were almost 60 five-gallon drums, large samples—were in five-gallon drums sealed by a lid, something like the container you see driveway asphalt-sealer packed in. For that kind of low-grade radioactive material these are suitable packages.

The problem in this case was that the lids had not been sealed by the shipper, and this fact had not been picked up by the carrier, Air Canada, so that one of the drums tipped over during the flight and contaminated the interior of the aircraft with this ore. When the inspector got on the scene, he determined there was not a severe radioactive hazard to the passengers, crew, cargo handlers and so on. The main concern from this material is sort of long term exposure to it. He assisted the airline to clean up the spill as it was, advised them to seal up the packages correctly, and that was the extent of the incident at that time. Subsequently, we have revoked the export permit for AMOK, which is the company exporting the material, until they clean up their act so to speak.

Mr. McKenzie: Mr. Beare, is this type of ore normally allowed to be carried on a passenger aircraft, and did the crew know this material was aboard?

• 1120

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: Yes, it is permissible to carry this material by air.

Mr. McKenzie: By passenger.

[Traduction]

tion. Vous trouverez ci-joint une copie de la dernière ébauche de ce document. Le partage des responsabilités est fondamentalement le même que celui qui avait été envisagé dans le projet de loi de 1977 sur le contrôle et l'administration nucléaires.

Le président: Merci, monsieur Beare. Le Comité est-il d'accord pour que les pièces jointes au mémoire de la Commission de contrôle de l'énergie atomique soient annexées au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Le premier intervenant à ce tour est M. McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Monsieur Beare, je voudrais revenir avec vous sur le déversement de matières radioactives qui s'est produit à bord d'un appareil d'Air Canada le 21 juin. Je constate que la Commission de contrôle de l'énergie atomique a été avisée. Avez-vous quelque chose de nouveau à nous apprendre à ce sujet? Vos fonctionnaires ou les fonctionnaires du Ministère ont-ils été appelés à examiner le contenant qui se trouvait à bord de l'appareil et qui a laissé échapper ce l'uranium?

M. Beare: Un inspecteur de la Commission de contrôle de l'énergie atomique a en effet participé à l'enquête et au nettoyage qui ont suivi. Les matières en question étaient des échantillons de minerai d'uranium, des matières ayant un très faible niveau de radioactivité, expédiées par air de Saskatoon en France. Je dis que c'était des échantillons. En réalité, il s'agissait de presque 60 barils de cinq gallons fermés à l'aide d'un couvercle, un peu comme les barils qui contiennent des revêtements d'asphalte pour les entrées de cour. Pour ce genre de matières radioactives, les contenants étaient adéquats.

Le problème dans ce cas est que les couvercles n'avaient pas été fermés hermétiquement par l'expéditeur. Le transporteur, Air Canada, pour sa part, ne l'avait pas décelé, de sorte que lorsqu'un des barils se renversa en cours de vol il contamina l'intérieur de l'appareil. L'inspecteur appelé sur les lieux jugea qu'il n'y avait pas de danger grave d'irradiation pour les passagers, l'équipage, les manutentionnaires et les autres intéressés. Le danger que présentent ces matières vient de l'exposition à long terme. Il aida les employés de la compagnie à nettoyer les matières renversées et leur enjoignit de fermer les contenants correctement. C'est tout. Par la suite, nous devions révoquer le permis d'exportation d'AMOK, la compagnie qui avait exporté ces matières, en attendant qu'elle mette de l'ordre dans ses affaires.

M. McKenzie: Ce minerai, monsieur Beare, est-il normalement permis à bord des appareils de passagers, et est-ce que l'équipage sait qu'il est à bord?

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Il est permis d'expédier ces matières par air.

M. McKenzie: A bord d'appareils de passagers.

[Text]

Mr. Beare: By passenger aircraft, yes. And I believe the crew does know what shipments there are because they would have a manifest. But I could not testify to that accurately.

Mr. McKenzie: We discussed this at some length in the committee meetings on June 3rd with MOT officials—with Mr. Ellison from MOT—and he informed us that certain ores and chemicals go on cargo planes and certain are allowed on passenger planes. I do not know whether you are going to have another look to see whether this ore should still be allowed on passenger aircraft or not, but in your statement here you state there is a current regulatory authority which examines this material. Do they examine this material when it is placed aboard an aircraft? I believe you mentioned to me the Air Canada employee did not inspect the lids properly to see if they were sealed. Is it just left up to an Air Canada or any other airline employee to examine a cargo like this to see if it is sealed properly? Maybe they just dumped it aboard and did not examine any of the lids.

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: Yes, the responsibility for safety in transportation rests with the shipper and the carrier. The role of the regulatory bodies is to set the safety requirements and then enforce the requirements by ensuring that the carriers and the shippers live up to their responsibilities. There are so many shipments, even in Canada, that there is not the possibility of inspectors inspecting every shipment. So it is basically the responsibility of the shipper and the carrier. In this case, we think the basic fault lies with the shipper, who did not seal the packages properly in the first place, and secondarily with the carrier, who did not verify that they had been properly sealed.

Mr. McKenzie: Is there an inspector in Saskatoon, full time?

Mr. Beare: There is an inspector of the Atomic Energy Control Board, who has been certified under the Atomic Energy Control Regulations. He is actually an employee of the provincial labour department. He does act as an Atomic Energy Control Board inspector, but that does not mean he inspects every shipment. In fact, probably rarely does that particular inspector inspect shipments of radioactive material. He has other duties in inspecting licensees in the province, not just transportation but all aspects of use of radioactive materials.

Mr. McKenzie: Do you have any idea how often these inspectors go to an airport to examine cargo like this being placed aboard? Do they go just if they have some spare time, or do they go once a week, or are Air Canada employees instructed to be aware of dangerous material like this and make sure the lids are closed? Let us just stick to Saskatoon: do you know how often that inspector goes to Saskatoon Airport?

The Chairman: Mr. Beare.

[Translation]

M. Beare: Oui. Et je crois que l'équipage doit savoir ce qu'il transporte grâce au manifeste. Je ne suis pas en mesure de la confirmer cependant.

M. McKenzie: Nous en avons discuté longuement lors des séances du Comité du 3 juin avec M. Ellison, du ministère des Transports. Il nous a révélé que certains minerais et produits chimiques étaient acceptés à bord d'appareils de transport de marchandises et d'autres, à bord d'appareils de passagers. Je ne sais pas si vous allez réexaminer la situation en vue de déterminer si ce genre de minerai doit continuer d'être expédié par appareil de passager ou non, mais je note que vous dites, dans votre déclaration, qu'il existe actuellement un organisme de réglementation pour ces matières. Est-ce que cet organisme inspecte les matières lorsqu'elles sont placées à bord d'un appareil? Vous avez dit, si je me souviens bien, qu'un employé d'Air Canada avait négligé de vérifier si les couvercles avaient été fermés hermétiquement. Est-ce aux employés d'Air Canada ou des autres compagnies aériennes de vérifier si les marchandises sont emballées correctement? Ils se contentent peut-être de les charger sans prendre le soin de vérifier si les couvercles sont bien fermés.

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: La responsabilité d'assurer le transport dans des conditions sécuritaires appartient à l'expéditeur et au transporteur. Le rôle des organismes de réglementation consiste à établir les normes de sécurité et à les faire appliquer en veillant à ce que les transporteurs et les expéditeurs assument leurs responsabilités. Il y a tellement d'expéditions qui se font au Canada qu'il est impossible aux inspecteurs de vérifier chacune d'elles. La responsabilité appartient donc d'abord à l'expéditeur et au transporteur. Dans ce cas, nous sommes d'avis que c'est l'expéditeur qui a erré en ne fermant pas hermétiquement les emballages; ensuite, le transporteur a également commis une faute en ne vérifiant pas.

M. McKenzie: Y a-t-il un inspecteur à plein temps à Saskatoon?

M. Beare: Il y a un inspecteur de la Commission de contrôle de l'énergie atomique accrédité en vertu des règlements sur le contrôle de l'énergie atomique. Il est en réalité employé par le ministère provincial du Travail. Il est inspecteur pour la Commission de contrôle de l'énergie atomique, ce qui ne signifie pas qu'il vérifie chaque envoi. En réalité, il ne doit inspecter les envois de matières radioactives que très rarement. Il a d'autres fonctions qui incluent, entre autres, la visite des détenteurs de permis dans la province. Il ne s'intéresse pas simplement au transport, mais à tous les aspects de l'utilisation des matières radioactives.

M. McKenzie: Savez-vous quelle est la fréquence des visites de ces inspecteurs aux aéroports afin de surveiller l'embarquement de ces marchandises à bord des appareils? Y vont-ils seulement lorsqu'ils ont du temps libre ou une fois par semaine? Les employés d'Air Canada sont-ils avisés qu'ils doivent prendre bien soin de vérifier si les emballages sont fermés lorsqu'il s'agit de matières dangereuses comme celles-là? Savez-vous combien de fois l'inspecteur de Saskatoon se rend à l'aéroport?

Le président: Monsieur Beare.

[Texte]

Mr. Beare: I do not have any specific information. My guess would be he goes there rarely, if at all.

Mr. McKenzie: Very rarely.

Mr. Beare: Yes. The overall history of transportation of radioactive materials has been one of the standards being set by the regulatory authorities and then follow-up usually on incidents. Even so, the record is still extremely good.

Just for the record, I might say the material in question here was not dangerous. A very low radiation hazard was associated with it. It is classed as dangerous goods because it is radioactive, but in fact the level of danger is extremely low.

• 1125

Mr. McKenzie: It says in the news report that dust could have been harmful only if someone stood over the container and inhaled very deeply, he said. Maybe we were lucky this time, with this low grade, but if there is no training and the inspector very seldom goes to Saskatoon Airport or any other airport, we seem to have a very loose inspection, and I do not know whether this bill is going to strengthen that or not. Do you believe it is?

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: Yes, we believe the bill will strengthen the inspection end, which is the weakest part of our regulatory activities in the transport of radioactive materials—the verification by inspection that shippers and carriers are carrying out their job. In fact, that is one of the aspects dealt with in our memorandum of understanding. We will hope that in the course of inspecting all carriers for all dangerous goods the inspectors certified under this bill, or the new act when it goes into effect, would then inspect radioactive materials. And I think over all the inspection will be improved.

The Chairman: Mr. McKenzie, may I interject a question to Mr. Beare, please.

Would Bill C-21, providing for safe containers, have any effect on transportation of this type of materials?

Mr. Beare: Is that the current one?

The Chairman: It is the one passed a week, ten days, ago.

Mr. Beare: I am not familiar with that one. The container requirements for radioactive materials are spelled out under the Atomic Energy Control Regulations, which right now call up the Canadian Transport Commission regulations on transportation of radioactive material.

Mr. Stewart: Could I ask a supplementary?

Mr. McKenzie: Go ahead. I have a couple of minutes left. Yes, you go ahead.

Mr. Stewart: Until the Act does go into effect and the inspection system is upgraded, would it make sense for any of

[Traduction]

M. Beare: Je ne suis pas en mesure de vous répondre avec précision. Je suppose qu'il s'y rend très rarement, s'il s'y rend.

M. McKenzie: Très rarement.

M. Beare: Oui. Pour ce qui est du transport des matières radioactives, les organismes de réglementation se sont contentés jusqu'ici d'établir des normes, prenant d'autres mesures seulement lorsqu'il se produisait des incidents. Il n'en demeure pas moins que la méthode a eu passablement de succès.

En passant, je signale que les matières dans le cas qui nous occupe n'étaient pas dangereuses. L'irradiation qui en provenait était très faible. Ces matières sont classées comme matières dangereuses parce qu'elles sont radioactives, mais elles présentent en réalité très peu de danger.

M. McKenzie: Les comptes rendus des journaux disaient qu'il y aurait eu danger seulement si quelqu'un s'était penché au-dessus du baril et avait pris une grande inspiration. Nous nous en sommes peut-être tirés à bon compte dans ce cas-ci parce que les matières dégageaient une très faible irradiation, mais s'il n'y a pas de formation et si l'inspecteur à l'aéroport de Saskatoon ou les inspecteurs aux autres aéroports ne s'y rendent que très rarement, nous avons des procédés d'inspection très douteux. Vous croyez que le présent projet de loi va contribuer à renforcer ces procédés?

Le président: M. Beare.

M. Beare: Nous croyons en effet que le projet de loi renforcera les procédés d'inspection qui sont le point faible de notre activité de réglementation du transport des matières radioactives. Je parle ici de tout ce qui devrait être fait pour vérifier si les expéditeurs et les transporteurs font vraiment leur travail. Nous abordons cet aspect dans notre protocole d'entente. Nous comptons bien que la vérification auprès de tous les transporteurs de matières dangereuses qu'effectueront les inspecteurs accrédités en vertu de ce projet de loi ou de la nouvelle loi lorsqu'elle entrera en vigueur, inclura la vérification auprès des transporteurs de matières radioactives. Nous pensons que de façon générale l'inspection sera meilleure.

Le président: Vous permettez que je pose une question à M. Beare, monsieur McKenzie?

Est-ce que le Bill C-21, sur les emballages sécuritaires, pourra avoir un effet sur le transport de ces matières?

M. Beare: C'est celui qui est à l'étude?

Le président: C'est celui qui a été adopté il y a une semaine ou 10 jours.

M. Beare: Je ne le connais pas. Les normes touchant les emballages pour le transport des matières radioactives sont établies en vertu des règlements sur le contrôle de l'énergie atomique qui, pour leur part, renvoient aux règlements de la Commission canadienne des transports sur le transport des matières radio-actives.

M. Stewart: Puis-je poser une question supplémentaire?

M. McKenzie: Je vous en prie. Il me reste encore quelques minutes.

M. Stewart: D'ici à ce que la loi entre en vigueur et à ce que les procédés d'inspection soient améliorés, ne conviendrait-il

[Text]

this type of radioactive material to be shipped by cargo plane rather than passenger plane, for the sake of the passengers? I imagine they must have been very distraught.

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: In the case of this material, the passengers were under no more or less hazard whether the material spilled or was in the cans, because the material itself is very granular in nature; it is not like powder. Any exposure to the passengers would be from direct radiation—that is, direct radiation emanating from the cans whether they are sealed or open—and this is a very low level also. It was taken into account in the storage requirements for passenger airplanes. So the standards do take into account that there are passengers in the aircraft.

Mr. Stewart: And if a different level of material was being shipped?

Mr. Beare: If there was a different level of material, the packaging requirements would be different. If there was a higher degree of intensity of radioactive rays coming from the material, then the packages would require shielding as well as just being enclosed in a drum. The general approach is to increase the safety requirements as the potential hazard increases.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Beare, the Canadian Environmental Law Association does not agree that these materials should be shipped on passenger flights. We discussed this with Mr. Ellison in our earlier meeting on this bill, and Mr. Ellison stated they are not sure whether the crew on a DC-9 can even get at the cargo compartment if they detect a leak in flight—smoke or a smell—from the chemical. Do you know if they are instructed, for every type of aircraft, DC-9's or DC-8's, that they can have a look down in the cargo to see what is happening? Mr. Ellison told us he knows of one incident on a DC-9 where they had to get into the passenger compartment between the legs of a lady passenger, to use his words. So it seems a pretty loose arrangement. Are you planning any training or discussion with any of the airlines about the transportation of these goods, in light of what happened on June 21 with this Air Canada plane?

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: Well, not only are we planning some, we have actually had some orientation and familiarization lectures and discussions with carriers. Perhaps I could call upon Mr. Jack to describe the sort of interaction we have had with the carriers and with Transport Canada, especially on carriage by air.

The Chairman: Mr. Jack.

• 1130

Mr. George Jack (Manager, Radioisotope Division, Atomic Energy Control Board): To answer directly your question

[Translation]

pas d'expédier ces matières radioactives par appareil de transport de marchandises plutôt que par appareil de passagers? Je suppose que les passagers ont dû être passablement ébranlés.

Le président: M. Beare.

M. Beare: Pour ce qui est des matières qui nous occupent, il importait peu qu'elles soient déversées ou dans les barils. Les passagers n'étaient pas plus ou moins en danger. Ces matières en effet sont sous forme de granules et non pas sous forme de poudre. Les passagers auraient été exposés à l'irradiation directe, c'est-à-dire émanant des barils, fermés ou non. Or, le niveau d'irradiation est très faible. Il en a été tenu compte lorsque la décision a été prise d'expédier ces matières par appareil de passagers. Il y a donc des normes qui s'appliquent lorsque le transport est effectué à bord d'appareils de passagers.

M. Stewart: Et si des matières présentant un niveau plus élevé étaient expédiées?

M. Beare: Lorsque le niveau est différent, les normes visant l'emballage sont différentes. Si un plus haut niveau d'irradiation provient de certaines matières, les emballages exigent un écran de protection en plus du baril. L'approche veut que les normes de sécurité s'accroissent avec l'accroissement du danger.

Le président: M. McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

Monsieur Beare, l'Association canadienne du droit environnemental n'accepte pas que ces matières soient expédiées par appareil de passagers. Nous en avons déjà discuté avec M. Ellison lors d'une réunion précédente. M. Ellison a révélé qu'il était impossible de confirmer que l'équipage d'un DC-9, par exemple, puisse même se rendre à la soute aux marchandises s'il venait à détecter, à cause de la fumée ou de l'odeur, le déversement de matières chimiques en cours de vol. Savez-vous si les équipages de tous les types d'appareils, les DC-9 ou les DC-8, par exemple, reçoivent des instructions leur enjoignant d'inspecter la soute aux marchandises s'il se passe quelque chose? M. Ellison nous a raconté un cas, à bord d'un DC-9, où l'on a dû passer littéralement entre les jambes d'une passagère pour se rendre à la soute aux marchandises. Ce n'est vraiment pas une façon de procéder. Prévoyez-vous former les compagnies aériennes ou discuter avec elles du transport de ces marchandises, à la suite de ce qui s'est passé le 21 juin à bord de l'appareil d'Air Canada?

Le président: M. Beare.

M. Beare: Non seulement nous prévoyons des conférences et des rencontres avec les transporteurs, mais nous en avons déjà tenu afin de les familiariser avec les procédés. M. Jack est peut-être en mesure de décrire les échanges qui ont lieu entre nous, les transporteurs et Transport Canada, en particulier pour ce qui est du transport aérien.

Le président: M. Jack.

M. George Jack (gestionnaire, Division des radioisotopes, Commission de contrôle de l'énergie atomique): Je ne suis pas

[Texte]

about whether or not the air crew can get to the freight compartment, no, I do not know that detail of an aircraft, I am sorry. We have gone to various points across the country to talk to Air Canada personnel at the request of either Air Canada or their unions, to try to explain the hazards and philosophy behind the regulations concerning the transportation of radioactive materials. In addition to that, we have, in conjunction with Health and Welfare Canada, had studies at various airports to determine the level of exposure of the air crew and other people involved, be they freight handlers or loading personnel, to radiation as a result of the air transport of radioactive materials. These studies have been very reassuring. The levels of exposure are extremely low.

Air Canada has instrumentation at various points across the country which it uses to check packages which are submitted to it for transportation and there is an ongoing dialogue now where we are answering queries as they come up to try to reassure the airline personnel, when that is the appropriate course of action, about the hazard. Just last week, we were down at Malton Airport to investigate the freight warehouse because some personnel at air cargo were expressing concern about possible radiation doses there. I have not yet received the results of that investigation, but it is an ongoing to and fro between us and the airlines and the unions.

Mr. McKenzie: I see.

The Chairman: This is your final question, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Jack stated that he had consultations with Air Canada. I hope you are having consultations with all airlines. This is a mistake, I think, we make in Canada. Any time we talk about an airline, all we say is Air Canada. There is also Wardair, there is CP Air, there is Eastern Airlines and TWA, so I hope you are having consultations with all of them.

I would like to point out to you, Mr. Chairman, that we asked Mr. Ellison to obtain some information for us regarding the crew gaining access to the cargo of a DC-9 or any other aircraft and I have had no communication from him on that. I hope that your clerk will follow up on that.

The Chairman: We shall indeed, Mr. McKenzie and, ordinarily, Mr. Ellison would be here except that he was called to testify at the Grange Commission of inquiry, so he will be here before we are through with our hearing, but we will definitely follow up for you. Thank you.

Mr. McKenzie: That is fine. That is all I have, thanks.

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: Thank you, Mr. Chairman.

I am intrigued by some of the questions that Mr. McKenzie asked and by some of the answers. It seems to me that we are always told that when something like this happens, it is really a very, very small dosage and not very dangerous and not to worry. I would like to ask you, do you sometimes carry dangerous materials?

The Chairman: Mr. Beare.

[Traduction]

en mesure de répondre directement à votre question, à savoir si l'équipage d'un appareil peut se rendre à la soute aux marchandises. Je puis vous dire cependant qu'à la demande d'Air Canada et de ses syndicats, nous nous sommes rendus à plusieurs endroits au Canada pour tenter d'expliquer les dangers et les principes sous-tendant les règlements sur le transport des matières radioactives. En outre, en collaboration avec le ministère de la Santé et du Bien-être social, nous avons mené des études à divers aéroports afin de déterminer le degré d'exposition à l'irradiation des équipages et des autres intéressés, dont les manutentionnaires, à cause du transport aérien des matières radioactives. Ces études se sont révélées extrêmement rassurantes. Les degrés d'exposition sont très bas.

Air Canada a déployé en divers points du pays des instruments destinés à inspecter les colis qui lui sont confiés pour le transport. Par ailleurs, nous avons réussi à établir un dialogue nous permettant de répondre aux questions et de rassurer le personnel des compagnies aériennes au sujet de certains dangers lorsque cela est nécessaire. La semaine dernière nous étions justement à l'aéroport de Malton afin d'inspecter un entrepôt de marchandises; des employés du service de transport des marchandises s'étaient dit inquiets des doses d'irradiation possibles à cet endroit. Je n'ai pas encore les résultats de cette enquête, mais elle témoigne bien des échanges qui ont lieu entre nous, les transporteurs aériens et les syndicats.

M. McKenzie: Je vois.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: M. Jack a signalé qu'il était en consultation avec Air Canada. J'espère que vous consultez toutes les compagnies aériennes. Nous avons cette tendance au Canada, lorsque nous parlons de compagnies aériennes, de mentionner Air Canada. Il y a également Wardair, CP Air, Eastern Airlines et TWA. J'espère que vous les consultez toutes.

Je vous rappelle, monsieur le président, que nous avons demandé à M. Ellison d'obtenir pour nous certains renseignements touchant la possibilité pour les équipages d'avoir accès aux soutes aux marchandises des DC-9 ou des autres appareils. Je n'ai encore rien reçu à ce sujet. Je compte sur le greffier pour faire quelque chose.

Le président: Nous allons faire quelque chose, monsieur McKenzie. Normalement, M. Ellison devrait être ici, mais il a été appelé à témoigner devant la commission d'enquête Grange. Il sera de retour ici avant la fin de nos délibérations. Il y aura définitivement une suite.

M. McKenzie: Très bien. Merci.

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: Merci, monsieur le président.

Certaines questions de M. McKenzie et certaines réponses qu'il a reçues n'ont pas manqué de m'intriguer. Chaque fois que quelque chose se produit, il semble que les doses soient toujours faibles et qu'il n'y ait absolument aucun danger. Je vous pose la question. Est-ce qu'il se produit des incidents avec des matières vraiment dangereuses?

Le président: Monsieur Beare.

[Text]

Mr. Beare: Yes, some fairly highly radioactive materials are carried by air and other modes of transport.

Mr. Rose: On commercial passenger vehicles? Could you list some of them for us?

Mr. Beare: Yes, one of the types that might be shipped would be sources for industrial radiography which includes radium-192 or cobalt-60.

Mr. Rose: Highly toxic?

Mr. Beare: They are highly radioactive.

Mr. Rose: I mean if you are exposed.

Mr. Beare: When you say "toxic" you are usually talking about swallowing them, but the radioactive . . .

Mr. Rose: No, sitting beside them is what concerns me because I fly a lot.

Mr. Beare: Yes, without shielding they would be very toxic in that sense.

Mr. Rose: I do not want anybody going through my legs to get at the cargo department either. Could you name some more, sir?

Mr. Beare: There are isotopes of iodine, such as iodine-131, iodine-125.

The Chairman: Mr. Jack.

Mr. Jack: Selenium-75, chromium-51, radium-226 occasionally, cesium-137 and americium-241. These are all various radioisotopes which are shipped by air and are all, more or less, toxic. Some of these are quite toxic in that sense.

Mr. Rose: Is yellowcake shipped by air as well?

Mr. Beare: Generally yellowcake is not in bulk, because of the cost, so yellowcake will usually go by rail or more frequently by road.

• 1135

The Chairman: Excuse me, Mr. Rose. For the benefit of the record, may I ask the witness to explain "yellowcake"? It is not something you eat, I hope.

Mr. Beare: No, yellowcake is the output of a uranium mill. It is a chemical, it is actually uranium diuranite. It is a uranium salt, which is further refined then for end use such as reactor fuel.

The Chairman: Thank you. Mr. Rose.

Mr. Rose: No passenger knows, though, that one of his travelling companions is one of these highly toxic uranium products, or radioactive products. No one knows that. Do the communities know when they are being passed through?

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: No. The philosophy behind the transport of radioactive materials is that with the packaging and standards of carriage, particularly the packaging, the material should be

[Translation]

M. Beare: Il y a des matières contenant une dose de radioactivité assez élevée qui sont transportées par air ou par d'autres modes de transport.

M. Rose: A bord de véhicules commerciaux de transport de passagers? Vous pouvez donner quelques exemples?

M. Beare: Parmi les matières ainsi expédiées, il y a celles qui servent à alimenter les appareils industriels de radiographie, y compris le radium-192 ou le cobalt-60.

M. Rose: Elles sont très toxiques?

M. Beare: Elles sont hautement radioactives.

M. Rose: Si on y est exposé.

M. Beare: Lorsque vous dites «toxiques» vous songez à la possibilité qu'elles soient absorbées; pour ce qui est des matières radioactives . . .

M. Rose: Non, c'est le danger qu'il y a à être près de ces matières qui m'inquiète; je prends souvent l'avion.

M. Beare: Sans écran de protection, elles pourraient être très «toxiques», comme vous le dites.

M. Rose: Je ne voudrais pas que quelqu'un me passe entre les jambes pour se rendre à la soute aux marchandises. Vous avez d'autres exemples à nous soumettre?

M. Beare: Il y a les isotopes d'iode comme l'iode-131 et l'iode-125.

Le président: Monsieur Jack.

M. Jack: Le sélénium-75, le chromium-51, le radium-226 parfois, le césium-137 et l'américium-241. Ce sont tous des radioisotopes expédiés par voie aérienne et plus ou moins toxiques. Il y en a même parmi eux qui sont très toxiques, si l'on peut employer le terme.

Mr. Rose: Est-ce que le concentré jaune est expédié par voie aérienne également?

M. Beare: De façon générale, en vrac, non, vu les coûts. Le concentré jaune est généralement expédié par chemin de fer ou plus fréquemment par route.

Le président: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Rose. Pour éviter tout malentendu, puis-je demander au témoin d'expliquer ce qu'on entend par «concentré jaune»? J'espère que ce n'est pas quelque chose qui se mange.

M. Beare: Non, le concentré jaune est le produit d'une usine d'uranium. C'est un produit chimique, le diuranite d'uranium en réalité. C'est un sel d'uranium qui subit un raffinage supplémentaire afin de servir, entre autres, de combustible pour les réacteurs.

Le président: Merci. Monsieur Rose.

M. Rose: Aucun passager ne sait cependant qu'il a comme compagnon de voyage l'un de ces produits d'uranium hautement toxique ou l'un de ces produits radioactifs. Est-ce que les localités qui sont sur le parcours le savent au moins?

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Non. La réglementation touchant le transport des matières radioactives part du principe que les normes visant l'emballage en particulier sont suffisantes et que les matières

[Texte]

transported freely and no additional precautions are required in the way of prior notification or special routing. That applies to the bulk of shipments. There are a few special shipments that, either for security requirements or because of packaging limitations, have special administrative arrangements and other precautions attached to them.

Mr. Rose: How is the yellowcake uranium oxide transported?

Mr. Beare: The yellowcake, which is usually transported in ton quantities, and which is also a very low specific activity material, as it is called—that is, a low-grade level of radiation comes from it—is transported usually in drums of about 55-gallon capacity with sealed lids.

Mr. Rose: Steel drums, ordinary steel drums.

Mr. Beare: Yes.

Mr. Rose: Would you agree that minute amounts of this substance, if inhaled, can cause kidney and liver lesions?

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: It depends on what you mean by minute quantities, but the likelihood of people . . .

Mr. Rose: A person cannot inhale a barrel load, can he?

Mr. Beare: No.

Mr. Rose: I mean what a person can whiff, a minute quantity.

Mr. Beare: No, it is unlikely that he would get any harmful effects from a whiff.

Mr. Rose: Contrary to medical opinion, sir. Are the trucks that carry this material tagged in any way? For instance, would the fire chief of my town of Port Coquitlam know that trucks carrying yellowcake were travelling through that community? Are they tagged in such a way that if there had been an accident the fire chief would know that there was yellowcake aboard?

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: Yes, I think trucks carrying radioactive materials of all kinds have to be placarded on the two sides and the back with the words "radioactive material".

Mr. Rose: The complaint, sir, that I have received is that they are not tagged. We are talking about the general bill, you are here dealing with a specific kind of toxic or dangerous substances. Admittedly, if what we are hearing of being transported were not dangerous, presumably there would be no reason for you to be here. That has been the chief complaint, that trucks carrying this material are not adequately tagged. Is there more than one driver in a truck? Is that required?

Mr. Beare: No, one driver is sufficient for this kind of material.

[Traduction]

peuvent être transportées librement sans qu'il soit nécessaire de prendre d'autres précautions comme aviser au préalable ou adopter un parcours spécial. C'est vrai pour la grande majorité des expéditions. Il y en a quand même qui, pour des raisons de sécurité ou des raisons ayant à voir avec les limites techniques des emballages, nécessitent des dispositions administratives spéciales ou des précautions supplémentaires.

M. Rose: Comment le concentré jaune d'oxyde d'uranium est-il transporté?

M. Beare: Le concentré jaune, qui est habituellement expédié plusieurs tonnes à la fois et qui est une matière à très faible activité, comme on l'appelle, c'est-à-dire que son niveau d'irradiation est très bas, est placé dans des barils d'une capacité d'environ 55 gallons dotés de couvercles fermant hermétiquement.

M. Rose: Il s'agit de barils d'acier ordinaires.

M. Beare: Oui.

M. Rose: Admettez-vous que d'infimes quantités de cette substance, si elles sont inhalées, peuvent causer des lésions au rein et au foie?

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Tout dépend de ce que vous entendez par «infimes quantités»; la possibilité que des gens . . .

M. Rose: Il est évident qu'une personne ne peut pas inhaler tout ce que contient un baril.

M. Beare: Je comprends.

M. Rose: Lorsque je dis «infimes quantités», j'entends ce que peut absorber une personne en respirant.

M. Beare: Il est peu probable qu'une personne subisse des effets nocifs de cette façon.

M. Rose: Ce que vous dites va à l'encontre de ce que prétend le corps médical. Les camions qui transportent cette matière sont-ils identifiés de quelque façon? Par exemple, le chef des pompiers de ma ville de Port Coquitlam pourrait-il savoir que des camions transportant du concentré jaune traversent la ville? Sont-ils identifiés de telle façon qu'en cas d'accident le chef des pompiers sache tout de suite qu'ils contiennent du concentré jaune?

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Je pense que les camions qui transportent des matières radioactives quelles qu'elles soient doivent être identifiés des deux côtés et à l'arrière et afficher la mention: «matières radioactives».

M. Rose: On s'est plaint auprès de moi qu'ils n'étaient pas identifiés. Nous, nous parlons du projet de loi de façon générale; vous, vous traitez de certaines matières toxiques ou dangereuses bien précises. Évidemment, si la cargaison n'était pas dangereuse, vous ne seriez pas ici. La plainte la plus fréquente que nous avons entendue est que les camions qui transportent ces matières ne sont pas proprement identifiés. Doit-il y avoir un autre conducteur dans le camion? Est-ce nécessaire?

M. Beare: Un seul conducteur suffit pour le transport de ces matières.

[Text]

Mr. Rose: Oh. Is he in radio contact with various other safety officials?

Mr. Beare: That is not required for a low specific activity material.

Mr. Rose: No, but they carry other material besides what you regard as low specific activity material.

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: In general, there is only one driver required for transporting radioactive materials. Radio contact is usually called up in connection with material that has to be transported, because of its strategic significance, under a security plan such as mentioned in the opening statement. This would be highly enriched uranium and possibly plutonium.

Mr. Rose: The last two items you talked about, highly enriched uranium and plutonium, are transported by truck. Are there any security precautions—to prevent highjacking, and that sort of thing—accompanying this truck?

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: Yes, there are. The security plan, again, depends on the quantity and the nature of the material that is being carried. If a significant quantity of the strategic material is carried there is a confidential security plan covering the routing. The security measures could include two-way radio contact with the vehicle, a police escort or police surveillance, depending on the quantity of the material, and there are other measures. These measures are, again, internationally recognized and are set out in a document of the International Atomic Energy Agency.

• 1140

Mr. Rose: Have you lost or misplaced any of this material ever?

Mr. Beare: No.

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Rose: Never?

Mr. Beare: No.

Mr. Rose: Well, I remember an incident in New Brunswick, not more than five years ago, in which radioactive material was transported and lost for a time. Is that not true?

Mr. Beare: We were talking up to this time of the strategic material.

Mr. Rose: I see.

Mr. Beare: And the material which you were referring to does not fall into that category.

Mr. Rose: Excuse me, I do not mean to butt in, but the American experience is that they have lost a lot of it.

Mr. Beare: I think one has to make a . . .

Mr. Rose: Yes.

Mr. Beare: . . . If you are talking about the strategic material again, I do not think the losses occurred during trans-

[Translation]

M. Rose: Communique-t-il par radio avec les diverses autorités chargées d'assurer la sécurité?

M. Beare: Cela n'est pas nécessaire pour le transport des matières à faible activité.

M. Rose: Mais ils transportent autre chose que ces matières à faible activité, comme vous les appelez.

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: De façon générale, un seul conducteur est nécessaire pour le transport des matières radioactives. La communication par radio est habituellement exigée lorsqu'il s'agit de matières d'importance stratégique, pour des raisons de sécurité, comme il a été indiqué dans la déclaration d'ouverture. Il s'agit dans ces cas d'uranium très enrichi et quelquefois de plutonium.

M. Rose: Ces deux dernières matières dont vous venez de parler, l'uranium très enrichi et le plutonium, elles sont transportées par camion. Des précautions sont-elles prises pour empêcher qu'ils soient détournés ou qu'il leur arrive quelque chose de ce genre? Sont-ils escortés?

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Ils le sont. Les mesures de sécurité, évidemment, dépendent de la quantité et de la nature des matières transportées. S'il s'agit d'une quantité importante de matières stratégiques, un plan de sécurité confidentiel est appliqué tout au long du parcours. Les mesures de sécurité peuvent inclure la communication radio bidirectionnelle avec le véhicule, une escorte policière ou une surveillance policière et bien d'autres choses selon la quantité de matières transportées. Ces mesures sont reconnues à l'échelle internationale et sont exposées dans un document de l'Agence internationale de l'énergie atomique.

M. Rose: Avez-vous déjà perdu ou égaré l'une de ces matières?

M. Beare: Non.

Le président: Monsieur Beare.

M. Rose: Jamais?

M. Beare: Non.

M. Rose: Je me souviens pourtant d'un incident survenu au Nouveau-Brunswick, il y a plus de cinq ans, où des substances radioactives transportées avaient été perdues pendant un certain temps, n'est-ce pas?

M. Beare: Nous parlions jusqu'à maintenant de matières stratégiques.

M. Rose: Je vois.

M. Beare: Cette matière à laquelle vous faites allusion n'entre pas dans cette catégorie.

M. Rose: Excusez-moi, je ne voulais pas vous interrompre, mais je crois que les Américains pour leur part en ont beaucoup perdu.

M. Beare: Il faut faire . . .

M. Rose: Oui.

M. Beare: . . . si nous revenons aux matières stratégiques, je ne crois pas que les pertes se soient produites durant le

[Texte]

port. The losses occurred during processing in a factory of some sort, and there is a difference between a physical loss and an inability to measure precisely how much material is at any given point, which results in imbalance in the books but may or may not be an actual physical loss.

Mr. Rose: How is my time?

The Chairman: You have a couple of minutes left, Mr. Rose.

Mr. Rose: I wonder if I could ask you about the containers, go back to that. Is it the responsibility of AECL to design and test the containers?

Mr. Beare: Not only AECL is involved in the shipment of radioactive materials, and the containers that are used are sometimes foreign containers which have been certified for use in Canada. But AECL is one of the companies that does design, build and use containers for carrying radioactive materials.

Mr. Rose: Are they done on a fail-safe method? Is that the approach, or is it, in contrast, the safe-fail method? I am not just trying to be picayune about this. There is a reason I ask this.

Mr. Beare: The term fail-safe does not really apply, in my opinion, to these kinds of shipments, to packages. One does depend upon human beings carrying out the operations they are supposed to carry out and doing it safely. As I pointed out in the case of the ore shipment, there was a human failure there. We are never free from human failures and we do not maintain that there is no risk associated with shipments of radioactive materials. We believe, based on the record over the past 20 or 30 years, that the risk to workers and to the general public from the transport of radioactive materials is very low, and that has been demonstrated.

The Chairman: Your final question, Mr. Rose.

Mr. Rose: It has also been demonstrated, sir, that a long-term exposure to even minute amounts of radiation, especially on Indian reservations and other places in the United States are only now . . . In the data that is coming about it indicates that there are considerable problems with this.

But I would like to ask my final question. The fail-safe method is one which I suppose has a probability of one in, what, a thousand chances? The other one suggests that the safe-fail method, if there is an accident, it need not be a disaster. Could you comment on that, and what precautions you have taken to make certain that, should a human or a mechanical error of container cause the accident, it does not become a disaster?

Mr. Beare: I think you are getting into the area of what the packaging standards are. As I mentioned, the standards increase with the amount and intensity of radiation or radioactive material in the package. Perhaps I could turn to Mr. Jack to describe the packaging standards, I think primarily for what is called the type-B container, which is the kind of container

[Traduction]

transport. Elles se sont produites pendant le traitement en usine et il y a une différence entre une perte physique et l'impossibilité de mesurer précisément combien de matière a été perdue à un moment donné parce que les livres ne balancent pas, ce qui est peut-être dû ou non à une perte physique réelle.

M. Rose: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Vous avez encore quelques minutes, monsieur Rose.

M. Rose: Puis-je vous poser de nouveau des questions au sujet des conteneurs. L'EACL a-t-elle pour rôle de concevoir les conteneurs et de leur faire subir des tests?

M. Beare: Non, l'EACL n'intervient qu'à l'étape de l'expédition des matières radioactives, et les conteneurs utilisés sont parfois des conteneurs de fabrication étrangère dont l'utilisation a été autorisée au Canada. Toutefois, l'EACL est l'une des sociétés qui conçoit, fabrique et utilise des conteneurs pour transporter des matières radioactives.

M. Rose: Est-ce qu'ils sont construits selon des méthodes de sécurité intégrée ou autrement? Je ne veux pas être mesquin mais j'ai des raisons pour poser cette question.

M. Beare: Ce terme de sécurité intégrée ne s'applique pas vraiment, à mon avis, à ce genre d'envois, à ce genre d'emballage. On doit se fier à des êtres humains pour accomplir ce travail et le faire de façon sécuritaire. Comme je l'ai fait remarquer, il y a eu une erreur humaine dans le cas d'un envoi de minerai. Nous ne sommes pas à l'abri d'erreurs humaines et nous n'alléguons pas non plus qu'il n'y a pas de risques associés aux expéditions de matières radioactives. Nous croyons, en nous fondant sur les 20 ou 30 dernières années, que le danger que représente le transport des matières radioactives pour les travailleurs et le public en général est très faible. On l'a prouvé.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Rose.

M. Rose: Il a également été prouvé, monsieur, que si l'on est exposé pendant longtemps à des montants même infimes de radiation, surtout dans les réserves indiennes et à d'autres endroits aux États-Unis, non seulement . . . D'après les données que nous recevons, il semble que cela pose de graves problèmes.

Je voudrais vous poser une dernière question. La méthode de sécurité intégrée offre une probabilité d'une chance sur mille peut-être n'est-ce pas? Par ailleurs, on prétend que, grâce à cette méthode, s'il y avait un incident, ce ne serait pas une catastrophe. Qu'en pensez-vous, quelles précautions ont été prises pour éviter qu'un accident découlant d'une erreur humaine ou d'une défaillance mécanique ne dégénère en désastre?

M. Beare: Je crois que vous abordez la question des normes d'emballage. Je vous l'ai dit, les normes augmentent selon le montant et l'intensité de radiation ou de radioactivité de la matière emballée. Je pourrais peut-être demander à M. Jack de vous parler des normes d'emballage pour ce que nous appelons principalement les conteneurs de type B. C'est le

[Text]

which is used to carry large quantities of intense radioactive materials.

Mr. Rose: To prevent a disaster.

Mr. Beare: Yes.

Mr. Rose: If there was an accident, to prevent a disaster.

The Chairman: Mr. Jack.

• 1145

Mr. Jack: Mr. Chairman, the type-B container is the type of container that is designed for handling the highly radioactive material. It is designed to withstand a 30-foot drop. It is designed to withstand, after the drop, submersion or surrounding by fire, at 1,475 degrees Fahrenheit. After that, depending on the type of materials we loaded into it, it has to be able to withstand submersion in water for, I think, an hour after that. So this package container, call it what you will, has to be able to withstand a severe drop onto an unyielding subject or and unyielding surface, followed by a drop onto a pin to test its puncture resistance, followed by resistance to very hot fire, followed by submersion in water. This has been taken as what could be called a median accident. It is possible to think of circumstances which would be more severe, but in fact the vast majority of accidents are way less than that. I may just take as an example, a thirty foot drop onto an unyielding surface. The sort of unyielding surface we are talking about is an inch thick steel plate on several feet of concrete positioned right onto bedrock; it is completely immovable and that is very different from when a truck smashes into another one on the highway where there is a tremendous amount of shock absorption going on. So, these criteria are in fact extremely stringent and in fact afford complete safety for the vast majority of accidents. For the few that are more severe, it certainly mitigates the effect of such an accident.

Mr. Rose: Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you Mr. Rose. Mr. McRae.

Mr. McRae: To follow this line, I understand Mr. Chairman, through you to Mr. Jack that there was a considerable shipment of plutonium 240, or one form of plutonium into Canada recently. Am I not correct?

The Chairman: Mr. Jack or Mr. Beare. Mr. Beare.

Mr. Beare: Yes, there was some plutonium, it was mainly plutonium 239 with some other isotopes.

Mr. McRae: All right, now, plutonium 239 is fairly highly radioactive, I understand, dangerous as well.

Mr. Beare: Well actually it is not although if you get it inside your body, it takes only a minute quantity to cause damage to the body.

Mr. McRae: All right.

Mr. Beare: The chance of getting it in the body is very unlikely because in the form it was shipped was like a ceramic, something like pottery and so it is not very mobile material. As far as its being radioactive is concerned, it emits a type of

[Translation]

genre de conteneur utilisé pour transporter de grosses quantités de matières hautement radioactives.

M. Rose: Pour empêcher un désastre.

M. Beare: Oui.

M. Rose: Pour empêcher un désastre s'il y avait accident.

Le président: Monsieur Jack.

M. Jack: Monsieur le président, le conteneur de type B est conçu pour la manutention des matières hautement radioactives. Il est conçu pour résister à une chute de 30 pieds et, après cette chute, pour pouvoir demeurer immergé ou entouré de flammes d'une intensité de 1,475 degrés Fahrenheit. Après cela, selon le type de matières qu'il transporterait, il doit pouvoir supporter une immersion d'une heure. Par conséquent, ce conteneur-emballage, appelez-le comme vous voudrez, doit pouvoir résister à une chute importante sur un objet ou une surface qui ne cède pas, suivie d'une chute sur une tige pour le test de la perforation, suivie du test de résistance à un feu extrêmement intense suivi d'une immersion dans l'eau. Il a été conçu pour un accident moyen. On pourrait penser à des circonstances beaucoup plus graves, mais dans la majorité des cas, les accidents sont moins graves que cela. Je peux vous donner un exemple, une chute de 30 pieds sur une surface qui ne cède pas. Cette surface dont nous parlons peut être une plaque d'acier d'un pouce d'épaisseur ou une couche de ciment de plusieurs pieds posée sur le roc solide; on ne peut les déplacer, ce qui est très différent d'un camion qui entre en collision avec un autre sur l'autoroute et où le choc est amorti. Par conséquent, ce sont des critères extrêmement sévères qui peuvent assurer une sécurité complète dans la grande majorité des accidents. Quant aux quelques accidents qui seraient plus graves, ces tests permettent de voir que l'accident aurait en fait peu d'effet.

M. Rose: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Rose. Monsieur McRae.

M. McRae: Dans la même veine, je crois comprendre monsieur le président, monsieur Jack, qu'il y a eu des expéditions considérables de plutonium 240 ou d'une autre forme de plutonium récemment au Canada. Ai-je raison?

Le président: Monsieur Jack ou monsieur Beare. Monsieur Beare.

M. Beare: Oui, nous avons reçu du plutonium, surtout du plutonium 239 et ainsi que d'autres isotopes.

M. McRae: Très bien, c'était du plutonium 239 dont les radiations sont assez élevées, si j'ai bien compris, et qui sont même dangereuses.

M. Beare: Elles ne le sont pas, en vérité, quoique si vous en absorbiez, il ne suffirait que d'une infime quantité pour causer des dommages corporels.

M. McRae: Très bien.

M. Beare: Le risque que cela se produise est presque inexistant puisque ce produit est expédié sous une forme qui ressemble à de la céramique ou à de la poterie; ce n'est donc pas une matière très mobile. Quant à sa radioactivité, cette matière

[Texte]

radioactive particle called an alpha ray which has very little penetration power. A sheet of paper with stop the alpha ray. So the hazards in the transportation of plutonium are grossly overrated in the public's eye.

Mr. McRae: What I would like to envision—you talk about a container that can be dropped thirty feet. What about if this container is in a plane with some very highly radioactive materials, say plutonium—I guess you do not ship an isotope of plutonium like 240, do you, that is more radioactive than the 239?

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: Yes, there will be some traces in this mixture of plutonium which is mainly plutonium 239.

Mr. McRae: But not concentrated.

Mr. Beare: There will be some 240.

Mr. McRae: But not concentrated. Let us suppose that you have a shipment that is very highly radioactive and you are using this kind of mechanism, this kind of container. The thing you should be looking at—it seems to me we always look at these things afterwards—is what would happen if we had a considerable quantity of this material on a plane and the plane crashed. What are the dangers of this stuff being exploded into the air and the dangers to a community nearby. I think this is a hazard; the chance of its falling out of the airplane and dropping thirty feet is relatively remote. I think the chances of this other sort of thing happening are much more severe. I have a feeling that there is an awful lot of this going on, but that nobody really has worked these particular types of things out.

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: Well, the test that is done is actually a very severe one if you consider that it drops on an unyielding object. For example, in the United States one of these Type E packages which have been certified to drop test, fire test and so forth, was taken up in a helicopter to a height of 2,000 feet and dropped onto the soil which for this test was hardpan desert. This package hit the ground at a speed of 235 miles an hour, buried itself four feet into the soil and it was undamaged, the point being that the drop test onto thirty feet for that package onto an unyielding surface was a more severe test than the drop from 2,000 feet onto a typical surface.

• 1150

Mr. McRae: Yes, but we are not talking about just dropping. We are talking about temperatures of several thousand degrees in the middle of this kind of a fire, and so on; you talk about 1475 degrees. In other words, regarding this package of plutonium 238 or plutonium 240 or somewhat higher radioactive materials like the iodine one that you mentioned, and cobalt, are we really looking at a situation where, if the plane actually crashes and explodes at impact, will this particular material explode? What happens?

Mr. Beare: Well, let us just say for the sake of argument that the crash conditions have been such as to breach the

[Traduction]

émet une particule radioactive, un rayon alpha qui a très peu de puissance de pénétration. Une feuille de papier stoppe ce rayon alpha. Ainsi le danger que présente le transport du plutonium est très exagéré chez le public.

M. McRae: J'aimerais que vous nous parliez de ce conteneur qu'on peut laisser tomber d'une hauteur de 30 pieds. Si ce conteneur était placé à bord d'un avion et qu'il contenait des matières très radioactives, disons du plutonium, je suppose que vous n'expédiez pas de plutonium 240, n'est-il pas plus radioactif que le 239?

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Oui, il y aurait des traces dans ce mélange de plutonium, qui comprend surtout du plutonium 239.

M. McRae: Ce n'est pas concentré.

M. Beare: Il y aurait du plutonium 240.

M. McRae: Mais ce ne serait pas concentré. Supposons que vous avez une cargaison de matières très radioactives et que vous vous serviez de ce genre de conteneur. Il me semble que vous devez songer à ce qui pourrait se produire par après, si une quantité considérable de cette matière était transportée par avion et que l'avion s'écrasait. Cette matière peut-elle exploser dans les airs et présenter des dangers pour les municipalités environnantes. Voilà le danger à mon avis; les choses sont différentes si l'avion s'écrase et si le conteneur tombe d'une hauteur de 30 pieds. Dans le premier cas, ce serait à mon avis beaucoup plus grave. J'ai l'impression que ce sont des situations qui se produisent souvent et que personne n'a vraiment songé à ce qui pourrait arriver.

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Bien, le test qui est fait est très sérieux puisqu'on laisse tomber le conteneur sur un objet qui ne cède pas. Aux États-Unis, par exemple, on a chargé sur un hélicoptère un conteneur de type E qui avait subi les tests de chute, de feu, etc, et on l'a laissé tomber sur un sol calcaire désertique d'une hauteur de 2000 pieds. Le conteneur a frappé le sol à une vitesse de 235 milles à l'heure, s'est enfoncé à 4 pieds dans le sol et n'a pas été endommagé. On a donc prouvé que le test de chute de 30 pieds de ce colis sur une surface qui ne cède pas était plus rigoureux que cette chute de 2000 pieds sur une surface typique.

M. McRae: Oui, mais il n'est pas seulement question de chute. Il est également question de températures de plusieurs milliers de degrés au beau milieu d'un feu, vous avez même mentionné 1475 degrés. Autrement dit, dans le cas de ce conteneur de plutonium 238 ou 240, de cobalt ou même de matières radioactives comme l'iode que vous avez mentionnée, pourrait-il y avoir explosion de ces matières si l'avion percutait le sol?

M. Beare: Supposons, à titre d'exemple, que l'avion s'écrase au sol et que le conteneur se brise. Rien ne se produirait

[Text]

package. In the case of plutonium, probably nothing would happen because the alpha ray has so little penetrating power and also because the surrounding ceramic form of plutonium has a melting point of something like 5,000 degrees Fahrenheit. In the case of other types of radioactive materials, they could be disbursed by the fire. I presume that there is a fire and the package is breached by the impact of this fire, then there could be some hazard to the passengers.

I submit, however, that if the passengers are in the fire they are probably already dead or were killed by the impact, and the main concern would be any potential hazard to people trying to fight the fire or to, say, the environment or people around. In an incident like the one at Mississauga the radioactive materials would probably be disbursed by the fire itself with almost self-limiting consequences.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Over the years I have had a great deal of suspicion about regulatory bodies being too close to the people they are regulating, the relationship between the two, and I was wondering about the inspection branch of the AECB. Where are the inspectors drawn from? Are many of them people who have worked for AECL or for other companies dealing in nuclear reactors?

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: Yes, some of the inspectors that we employ do have backgrounds in the nuclear industry. Others have come from provincial health or labour departments. It is a variety. But we do not see, really, any difference in attitude from one inspector to another based on his prior experience. Mainly, it has a bearing on the amount of knowledge has.

Mr. McRae: Well, I have always had some worries that there was a kind of incestuous relationship between the company and the board and this business of people moving back and forth between one and the other. Is there any movement, for instance, whereby people leave your group and go back to AECL or would the other situation occur?

Mr. Beare: Yes, that certainly happens. Usually they are moving from the industry into the board, but we have a very low turnover in the board, particularly in inspectors and other officers. It has been my experience, and I suppose I am somewhat biased because I myself, used to work for AECL about 15 years ago, that a true professional—it does not matter whom he is working for—takes the job seriously and, therefore, if he is working for the board he takes a regulatory attitude and it does not take long for his industry veneer to slough off.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I am not sure this is the final say on that. I still have some very grave reservations about these kinds of relationships and how the regulators relate to the regulated; you know, who is there to play golf with?

I would like to go from there to consider high-level radioactive waste. I am thinking mainly of the movement of high-level

[Translation]

probablement dans le cas du plutonium, car le rayon alpha a peu de puissance de pénétration et que le point de fusion du plutonium sous forme céramique est de 5,000 degrés Fahrenheit environ. Quant aux autres types de matières radioactives, ils seraient consommés par le feu. Je suppose que s'il y avait un feu et que le conteneur était endommagé par le feu, cela pourrait présenter des dangers pour les passagers.

Je soutiens toutefois que si les passagers sont entourés par les flammes, ils seront probablement déjà morts ou auront été tués par le choc de l'écrasement et que les seules personnes qui risqueraient quelque chose seraient celles qui essaieraient de combattre les flammes ou les autres personnes habitant dans le secteur. Dans le cas d'un accident comme celui de Mississauga, les matières radioactives seraient probablement consommées par le feu lui-même et les conséquences se limiteraient à cela.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: J'entretiens depuis bien des années certains soupçons concernant les agences de réglementation qui sont trop près des personnes qu'elles réglementent. Je me pose aussi des questions au sujet de la Direction de l'inspection de la CCEA. D'où viennent les inspecteurs? Est-ce qu'il y en a beaucoup qui ont travaillé pour le CCEA ou pour d'autres sociétés qui ont affaire à des réacteurs nucléaires?

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Oui, certains inspecteurs que nous employons ont déjà travaillé dans l'industrie nucléaire. D'autres nous viennent des ministères provinciaux de la Santé ou du Travail. C'est assez varié. Il n'y a pas vraiment de différence entre un inspecteur ou un autre selon son expérience passée. La différence se situe au niveau des années d'expérience.

M. McRae: J'ai toujours un peu craint que des rapports incestueux n'existent entre la société et la Commission, entre les gens qui passent de l'une à l'autre. Arrive-t-il parfois que des personnes quittent votre groupe pour retourner à l'EACL ou vice versa?

M. Beare: Certainement. Habituellement, ces personnes quittent l'industrie pour venir à la Commission, mais nous avons un taux de roulement très bas à la Commission, surtout pour les inspecteurs et d'autres agents. D'après mon expérience, je peux avoir des préjugés car j'ai travaillé pendant 15 ans à l'EACL, pour un vrai travailleur professionnel, peu importe pour qui il travaille, il s'acquitte de sa tâche avec sérieux et, par conséquent, s'il travaille pour la Commission, il adopte une attitude réglementaire et en peu de temps, toute trace de son passage dans l'industrie disparaît.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Monsieur le président, je ne suis pas certain que ce soit le mot de la fin. J'ai encore de sérieuses réserves sur ce genre de rapports, sur la façon dont les responsables de la réglementation traitent les réglementés, vous savez, avec qui joue-t-on au golf?

J'aimerais maintenant parler de déchets à haute radioactivité. Je pense surtout au transport de ces déchets hautement

[Texte]

radioactive waste from Pickering and from other points in Ontario to Pinawa. The containers themselves, I am told, are able to withstand a fair amount of impact. I would like you to comment on that.

I would also like you to comment on the kind of training that railroad employees are receiving. For instance, does a conductor know when he is carrying a large container of this waste? As I understand it they come in large canisters and the quantities are quite significant. Does he know he is carrying these things? Is there any kind of training or any kind of special routine as to locating these particular cars, where they put them, and so on? For instance, Thunder Bay, does the community know when these kinds of materials are being brought through Thunder Bay? Are there special safety precautions taken that make sure there would be very, very little danger of any kind of high-impact accident?

• 1155

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: I think the first part of your question was whether anybody on the train knows they are carrying radioactive materials. I believe the answer to that is yes, it is in the manifest.

Mr. McRae: Have you taken some precautions to make sure? I can tell you right now that there are many things that are supposed to be in the manifest but are not in the manifest, and conductors on many occasions have been told there is dangerous material there, or they have heard there is dangerous material, but when they ask what it is they say, we do not know or we are not going to tell you. This is the kind of thing that is going on with the railways all the time and it is disturbing. I wonder if you have looked at that side of it.

Mr. Beare: No, as the railways come under the Canadian Transport Commission, for carrier aspects we have not been involved in the enforcement aspect of carriage by rail from the point of view of the carriers' responsibilities.

The Chairman: Final question, Mr. McRae.

Mr. McRae: Yes. Well, as long as he gives me an extra second.

The Chairman: Yes.

Mr. McRae: Will this bill in any way make sure that this is helped, that you will be able to make sure those instructions are carried out? I am quite sure they are not.

Mr. Beare: I think that largely could be done under the present legislation and certainly could be done under the new legislation. The question is one of enforcement of the requirements of the regulations.

Mr. McRae: What do you mean by enforcement, whether you enforce it or whether the CTC enforces it?

Mr. Beare: Currently the CTC, and in the future Transport Canada under the proposed Transportation of Dangerous Goods Act.

[Traduction]

radioactifs de Pickering ou d'autres endroits de l'Ontario vers Pinawa. On me dit que les conteneurs peuvent résister à de durs chocs. J'aimerais que vous m'en parliez.

J'aimerais également que vous me disiez quelle formation reçoivent les employés de chemin de fer. Est-ce qu'un chef de train, par exemple, sait qu'il transporte de gros conteneurs remplis de ces déchets? Si j'ai bien compris, ils sont transportés dans de grosses boîtes métalliques et il peut y en avoir de grosses quantités. Sait-il qu'il transporte ces choses? Reçoivent-ils une formation spéciale, ont-ils des moyens de repérer les wagons les transportant, par exemple? Dans le cas de Thunder Bay, la population sait-elle quand ce genre de matières passent par leur ville? Prend-on des précautions spéciales pour s'assurer qu'il y aurait très très peu de danger s'il y avait une forte collision?

Le président: M. Beare.

M. Beare: Vous m'avez demandé si quelqu'un à bord du train sait que des matières radioactives sont transportées. La réponse est oui; c'est inscrit sur le manifeste de chargement.

M. McRae: Vous êtes-vous assuré que c'était le cas? Je peux vous assurer que bien des choses sont censées être inscrites sur le manifeste, mais ne le sont pas, et les chefs de train ont à plusieurs reprises été informés qu'il y avait des matières dangereuses ou entendu dire qu'il y en avait mais lorsqu'ils ont demandé ce que c'était, on leur a répondu: nous ne le savons pas ou nous n'allons pas vous le dire. Voilà ce qui se passe tout le temps dans le cas des chemins de fer, et c'est inquiétant. Avez-vous étudié la question?

M. Beare: Non, car les sociétés de chemins de fer en tant que transporteurs, relèvent de la Commission canadienne des transports. Nous n'avons rien à voir avec le transport par chemins de fer sur le plan de la responsabilité des transporteurs.

Le président: Ce sera votre dernière question monsieur McRae.

M. McRae: Oui. Pour autant que vous me donnez une seconde de plus.

Le président: Oui.

M. McRae: Croyez-vous que ce projet de loi pourra de quelque façon aider à garantir que les instructions seront bien suivies? Je suis certain du contraire.

M. Beare: Cela pourrait être fait en grande partie sous le régime de la loi actuelle et pourrait certainement être fait avec cette nouvelle loi. Il est question de l'application des exigences des règlements.

M. McRae: Que voulez-vous dire par application, que ce sera fait par vous ou par la Commission canadienne des Transports?

M. Beare: Pour le moment, la CCT est responsable, mais à l'avenir ce sera Transport Canada conformément aux disposi-

[Text]

You had one final question as to whether or not communities along the way were advised of radioactive materials being shipped. I think I responded earlier to another question that the standards of packaging and handling of radioactive materials are such that we see no need for such prior notice.

Mr. McRae: You mean the high-level waste materials that are being taken to . . . ? Mr. Chairman, I wonder if we are going to have a second round, perhaps?

The Chairman: I will be glad to put you down for a second round, Mr. McRae.

Mr. McRae: All right. My time is up and I want to come back to this.

The Chairman: Mr. Rose, did you want to ask a supplementary?

Mr. Rose: Yes. Do you think there will be second-round opportunities or not?

The Chairman: I have two more questioners so I think there should probably be time for a short second round.

Mr. Rose: Then perhaps you could put me down for that and I will forgo the supplementary.

The Chairman: Fine, thank you. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Beare, Mr. Jack, welcome.

I am going to hit a number of things. The first I want to get clear in my mind is the memorandum of agreement. Will that be complementary to Bill C-18 which we are discussing? Will that form an addendum or part, how does that work?

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: I think there is a part of the bill that gives the proposed TDG Act pre-eminence over other acts and regulations. The concept behind the memorandum is that certain aspects of transport, such as the handling before carriage or transport, and after the transport is finished, should be left under the atomic energy control regulations. This is not inconsistent with the way the TDG bill is written. The memorandum of understanding would then identify which organization will write regulations in what area. The importance is to ensure good co-ordination between the department and the board, ensure that the regulations fit together, do not conflict and do not leave gaps.

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: One of the purposes of this bill, the principle of this bill, is to try to overcome duplication, overlapping and so on and so forth. Would you turn over inspection to another authority, such as an inspector from CTC or a provincial inspector from, say, the Department of Health or whoever it may be, if you trained them and felt that they were qualified

[Translation]

tions du projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Vous aviez posé une dernière question pour savoir si les municipalités le long de la route étaient informées du passage de matières radioactives. J'ai répondu plus tôt à une autre question concernant les normes d'emballage et de manutention des matières radioactives et j'ai signalé que nous considérons comme inutile ce genre d'avis préalable.

M. McRae: Vous voulez parler des déchets hautement radioactifs qui sont transportés . . . ? Monsieur le président, peut-être allons-nous avoir un second tour?

Le président: Je veux bien vous inscrire pour un second tour, monsieur McRae.

M. McRae: Très bien. Mon temps est écoulé, mais je voudrais revenir sur cette question.

Le président: Monsieur Rose, voulez-vous poser une question supplémentaire?

M. Rose: Oui. Croyez-vous que nous aurons l'occasion de poser des questions à un second tour ou non?

Le président: J'ai encore deux intervenants sur ma liste, je crois que nous aurons le temps d'avoir un deuxième tour très court.

M. Rose: Alors veuillez m'inscrire au second tour et je laisse tomber ma question supplémentaire.

Le président: Très bien. M. McDermid.

M. McDermid: Merci monsieur le président. M. Beare, M. Jack, je vous souhaite la bienvenue.

Je voudrais parler d'un certain nombre de questions. Je voudrais tout d'abord des précisions au sujet du protocole d'entente. Est-ce que ce sera un complément au projet de loi C-18 que nous sommes en train de discuter? Est-ce que ce sera un addendum ou une partie du projet de loi, comment cela fonctionne-t-il?

Le président: M. Beare.

M. Beare: Je crois qu'une partie du projet de loi donne au projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses préséance sur toute autre loi et sur tout autre règlement. L'objet de ce protocole est de laisser certains aspects du transport, comme la manutention avant et après le transport, sous l'empire du règlement sur le contrôle de l'énergie atomique. Cela n'entre pas en contradiction avec le libellé du projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses. Le protocole d'entente indiquerait à quelle organisation il appartiendrait de rédiger les règlements pour un secteur donné. Il importe de garantir une bonne coordination entre le ministère et la Commission, de s'assurer que les règlements se rejoignent, n'entrent pas en conflit et ne comportent pas de lacunes.

Le président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: L'un des buts du projet de loi, le principe même de ce projet de loi, n'est-il pas justement d'empêcher les chevauchements. Allez-vous confier l'inspection à une autre autorité, comme à un inspecteur de la CCT ou à un inspecteur provincial du ministère de la Santé par exemple ou un autre, si vous les avez formés et les estimez compétents? Allez-vous réserver l'inspection pour votre propre personnel?

[Texte]

to do that? Or would you reserve inspection for your own staff?

The Chairman: Mr. Beare.

• 1200

Mr. Beare: Under the memorandum, what we envisage is that the inspection of the carrier would be done by TDG inspectors but the inspection of the shippers would probably be done by AECB inspectors or TDG. In fact, we envisage the complementary use of inspectors, so that, if it is radioactive material, it does not matter whether he is a TDG inspector, as long as he is trained in the inspection of radioactive materials or whether he is an AECB inspector.

Mr. McDermid: Okay.

One of the criticisms that runs through most of the briefs that we have had is that the bill, in talking about safe transportation of dangerous goods, also includes transportation within a plant before the goods are maybe in their final form for shipping—before they are packaged, et cetera, et cetera.

Firstly, do you understand the bill to say that, and secondly, would you, as an agency that will be coming under this act, want that?

Mr. Beare: That is an extremely interesting aspect: I had not really thought about it in that form before. I always considered the meaning of “transport” to be transport away from where the material was originally stored—like, from one building to another, at least. That certainly would give us some problems if “transport” meant within a building.

For example, nuclear reactors discharge fuel from a reactor vessel, and that fuel is then sent by automatic transport, if you will, to a spent fuel bay, a distance of maybe a hundred metres or more. Now, if that was deemed to be transport, that would cause us a great deal of difficulty because there is no way we can package that material.

There are other means, of course, to make sure that that is a safe operation—but we sort of conceive transport as being where the material goes more or less into the public domain, from one place to another.

We have another interesting example. I do not know if you are familiar with the Bruce nuclear power development near Kincardine and Port Elgin...

Mr. McDermid: I know it very well. My uncle runs it.

Mr. Beare: Then you will know that there are three reactor plants, one heavy water plant and a waste management plant on a site which measures maybe three kilometres by three kilometres. Now, we can see that that material, going from one of those facilities to another, could be considered transport if the material were to go over a road which is available for use by the public, which it can in that particular facility; but if it were just being moved from one building to another, we would prefer that that would not be considered transport.

[Traduction]

Le président: M. Beare.

M. Beare: D'après le mémorandum, les inspecteurs nommés en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses inspecteraient les transporteurs tandis que les inspecteurs de l'AECL seraient probablement chargés d'inspecter les expéditeurs. En fait, nous envisageons de faire appel aux inspecteurs selon leur compétence: peu importe qu'un inspecteur relève du TMD ou de l'EACL, s'il a reçu une formation en inspection des matières dangereuses, on fera appel à lui.

M. McDermid: Très bien.

Dans la plupart des mémoires que nous avons vus, on déplore que dans le cadre du transport des matières dangereuses le bill régit également le transport à l'intérieur d'une usine de matières dangereuses qui n'ont pas encore été conditionnées pour l'expédition.

Pour commencer, est-ce que vous aussi vous interprétez le bill de cette façon et ensuite, est-ce que votre organisme, qui sera régi par ce bill, juge ces dispositions souhaitables?

M. Beare: C'est un aspect particulièrement intéressant de la question et auquel je n'y avais pas pensé. J'avais pris pour acquis que le mot «transport» signifiait le transport à partir du lieu d'entreposage, en tout cas, au moins le transport d'un immeuble à un autre. Effectivement, si le «transport» à l'intérieur d'un immeuble était en cause, cela nous donnerait des problèmes.

Par exemple, les réacteurs nucléaires libèrent du carburant dans un contenant et ce carburant est transporté automatiquement sur une centaine de mètres ou plus vers un réservoir à carburant irradié. Eh bien, si cela était considéré comme un transport, cela nous poserait de graves problèmes car il est impossible de conditionner ce carburant.

Bien sûr, nous avons d'autres moyens de nous assurer que ce transport s'effectue d'une manière sûre mais d'une certaine façon, nous commençons à penser en termes de transport lorsque les matières entrent dans le domaine public, sont transportées d'un endroit à un autre.

Nous avons un autre exemple intéressant. Je ne sais pas si vous connaissez la centrale nucléaire de Bruce près de Kincardine et de Port Elgin...

M. McDermid: Je la connais très bien; c'est mon oncle qui la dirige.

M. Beare: Dans ce cas, vous devez savoir qu'elle comprend trois centrales, une usine d'eau lourde et une usine de traitement des déchets, le tout regroupé sur un terrain d'environ trois kilomètres sur trois. Effectivement, on peut penser que les matières qu'on envoie d'un bâtiment à l'autre sont «transportées», si elles le sont sur une route qui est ouverte au public, ce qui est tout à fait possible dans le cas que je vous cite, mais s'il s'agissait simplement de les déplacer d'un bâtiment à un autre nous préfererions que cela ne soit pas considéré comme un transport.

[Text]

Mr. McDermid: But it should be covered by something, right?

Mr. Beare: Yes, and it is covered by the Atomic Energy Control Act. Those plants are licensed by the board.

Mr. McDermid: Okay, That is the point I was trying to make.

On the specific problem that my colleague from Manitoba brought up, on the spill, my question on that is on cost recovery. You said that an inspector went in; inspected the spill; supervised the cleanup. Is there a cost recovery of those expenses from the company because of the improper packaging?

Mr. Beare: No there is not. Under the bill that was introduced, the nuclear control administration bill, which subsequently died in 1977, there was provision not for cost recovery as such but for licensing fees. Currently, there is no provision for recovery costs, and I think, other than the licensing fee system, the board probably would not propose a cost recovery basis, in its regulatory act at least.

Mr. McDermid: Would Bill C-18 not cover that, if in fact the company was found at fault?

Mr. Beare: I do not know what the provisions in Bill C-18 are for cost recovery.

Mr. McDermid: One final thing—and it has nothing to do with the act or anything else, but while you are here I want to pick your brains—and that is with regard to the safety check-ins at airports, which is an X-ray type of facility; is, I would gather, a radioactive-type of facility. I am a layman, so you are going to have to pardon the question, even though it may sound silly to you.

When you go to a dentist and get your teeth X-rayed, the girl disappears behind a lead shield. Yet we are travelling all the time, and the safety inspection staff are standing beside these machines for hours at a time, and are exposed to this. Are they in any danger? Are we in any danger from radioactivity? This is called poetic licence, Mr. Chairman. I know I am off the subject.

• 1205

The Chairman: I agree with the licence. I am not sure about the poetry. So I will allow the question.

Mr. Beare: It may seem like a jurisdictional boondoggle, but those machines emit X-rays which are generated by electronic means and do not fall under the jurisdiction of the Atomic Energy Control Act. It does come under provincial jurisdiction, and my understanding is that these machines do meet the kind of requirements, safety requirements and limited dose to the operators, who are the most exposed people, to levels which are well within regulatory limits.

Mr. McDermid: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. Mr. Reid.

[Translation]

M. McDermid: Oui, mais il serait tout de même préférable que cela soit couvert par une disposition quelconque, n'est-ce pas?

M. Beare: Oui, c'est d'ailleurs couvert par la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique. Ces centrales ont un permis de la commission.

M. McDermid: Très bien. C'est ce que je voulais savoir.

Mon collègue du Manitoba a parlé d'un problème de fuite et je voudrais savoir ce qui en est du recouvrement des frais. Vous dites qu'un inspecteur est allé sur les lieux inspecter la fuite et surveiller les opérations de nettoyage. Est-ce qu'on facture les dépenses à la compagnie qui était responsable du mauvais conditionnement?

M. Beare: Non. Un bill sur l'administration du contrôle nucléaire a été déposé, puis abandonné en 1977; il contenait une disposition qui ne portait pas sur le recouvrement des coûts proprement dits, mais sur le coût du permis. A l'heure actuelle, aucune disposition ne prévoit un recouvrement des coûts et je ne pense pas que la commission envisage d'imposer une mesure de ce genre, du moins dans sa loi sur la réglementation, à l'exception d'un système de paiement des permis.

M. McDermid: Le Bill C-18 ne prévoit rien si la compagnie est jugée négligente?

M. Beare: Je ne sais pas ce que le Bill C-18 prévoit en matière de recouvrement des coûts.

M. McDermid: Une dernière chose qui n'a pas grand chose à voir avec la loi, mais je profite de l'occasion pour vous mettre à contribution, il s'agit des contrôles de sécurité dans les aéroports, des appareils à rayons-x. J'imagine que ces appareils sont radioactifs? Je ne suis pas un expert et vous allez devoir excuser mon ignorance si ma question vous semble idiote.

Lorsque vous allez chez le dentiste et qu'on vous radiographie les dents, l'assistante se cache derrière un écran de plomb. A côté de cela, nous voyageons très souvent et le personnel de sécurité reste à proximité de ces machines pendant des heures d'affilée. C'est gens-là sont-ils en danger, sont-ils exposés à une certaine radioactivité? Monsieur le président, prenez donc cela pour une licence poétique, car je sais que je m'écarte du sujet.

Le président: Vous avez raison quand vous parlez de licence mais pour la poésie, c'est plus douteux. J'autorise la question.

M. Beare: Vous allez penser que je profite d'une échappatoire légale, mais ces machines émettent des rayons-x produits électroniquement et ne relèvent pas de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique. Elles relèvent de services provinciaux et je crois qu'elles sont conformes aux règlements de sécurité, les niveaux de radiation permis pour les préposés, qui sont les plus exposés.

M. McDermid: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, Monsieur McDermid. Monsieur Reid.

[Texte]

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Beare, may we go back to that Saskatoon incident, which seems to be the only one that has been discussed or considered at any length this morning? As I recall your earlier comment, Mr. Beare, one of those comments was to the effect that one of those drums or barrels tipped over. Was it determined that this was the fault of the storage or packaging within the aircraft, which likely would have become the responsibility of Air Canada—would it not?

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: The packages have a type of lid on it which have to be pressed into the container itself to hold the lid on tightly, and in this case the lids seem to have been placed on the drum itself with the tabs not properly positioned to seal the lid on. It was apparent to the inspector that most if not all of the drums were in this condition and it was simply that one of the drums happened to tip over during transport and the material spilled out of it. If there had been a big bump or something, it would have spilled out of all of them probably. In this case we feel that the responsibility was mainly with the shipper, because he is the one who has to secure the shipment initially.

Mr. Reid (St. Catharines): Then that eliminates my next question, because I was concerned with cost recovery and thinking that it was perhaps the liability of Air Canada rather than of the shipper, but under those circumstances it indicated that it was the shipper and not the carrier.

One thing that has bothered me considerably this morning is the fact that it would not appear to have made any difference whether or not the materials shipped were highly dangerous or not so dangerous, as has been explained in this instance. I had earlier framed a question based on the percentage of shipments that were inspected, but if I hear the witness correctly, the inspector, a Department of Labour man, very seldom if ever went down to the airport to make any inspection, and in fact, it is the philosophy of your board that once having established regulations, your concern then is ended until there happens to be some unfortunate incident. Is that not right?

Mr. Beare: That is the way it has worked out in practice, but we would like to do more inspection in the field of transportation. We have a limited staff, fewer than a dozen inspectors to cover the whole of Canada, plus maybe another dozen or so from the provinces. It has been our experience, based on the record of transportation, that it is not a priority for inspection, because there have not been that many incidents. There have been other incidents but the incidents have been limited in number and frequency and severity, so our inspectors largely concentrate on the licensees who use radio-active material rather than on shippers.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I do not want to miss another question I have later on, but could you elaborate, Mr. Beare, in the matter of other incidents, on what materials were being carried and what mode of transport was involved in those instances?

[Traduction]

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président. Monsieur Beare, revenons à l'accident de Saskatoon qui semble monopoliser la discussion ce matin. Si je me souviens bien, vous avez dit, monsieur Beare, qu'un de ces tonneaux ou barils s'était renversé. A-t-on déterminé que cela avait été causé par un mauvais entreposage ou un mauvais conditionnement à l'intérieur de l'avion? Dans ce cas, j'imagine qu'Air Canada aurait été responsable, n'est-ce pas?

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Les emballages comportent une sorte de couvercle sur lequel sont attachés des crochets qui doivent être enfoncés dans le contenant proprement dit pour tenir le couvercle fermement en place. Dans ce cas, il semble que le couvercle ait été placé sur le baril mais que les crochets n'étaient pas verrouillés comme ils auraient dû l'être pour sceller le couvercle. L'inspecteur s'est aperçu que la plupart, sinon tous les barils étaient dans cet état mais l'un d'entre eux s'est renversé par hasard pendant le transport, libérant ainsi son contenu. S'il y avait eu un fort choc, par exemple, il est probable que tous les barils se seraient renversés. Dans ce cas, nous pensons pouvoir attribuer la principale responsabilité à l'expéditeur qui, au départ, doit vérifier la sécurité des matières expédiées.

M. Reid (St. Catharines): Ma question suivante devient inutile car je me demandais si Air Canada n'était pas responsable et ne devait pas rembourser les coûts mais, dans ces circonstances, l'expéditeur serait responsable et non pas le transporteur.

Il y a une chose que j'ai entendue ce matin et qui m'inquiète pas mal; apparemment, peu importe que les matières expédiées soient très dangereuses ou ne le soient pas tellement, comme dans cet exemple. Je voulais poser une question sur le pourcentage des expéditions inspectées mais si j'ai bien compris, l'inspecteur, un employé du ministère de l'Emploi, ne va faire des inspections à l'aéroport que très rarement et l'on peut même dire que pour votre Commission, une fois la réglementation en place, vous n'avez plus à vous en occuper tant qu'un incident regrettable ne se produit pas, n'est-ce pas?

M. Beare: Oui, en pratique, c'est comme cela, mais nous aimerions faire des inspections plus nombreuses dans le secteur des transports. Nous disposons d'un personnel limité, moins d'une douzaine d'inspecteurs pour tout le Canada ainsi qu'une autre douzaine, environ, des provinces. Par le passé, il n'y a pas eu tellement d'incidents, si bien que ces inspections-là n'étaient pas prioritaires. Nous avons eu des accidents, mais peu nombreux, peu fréquents, et dans l'ensemble, pas très graves. Nos inspecteurs s'occupent donc surtout des détenteurs de permis qui utilisent les matières radioactives et non pas des expéditeurs.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, il y a une autre question que je tiens à poser, mais pour commencer, pouvez-vous nous parler des autres accidents, des matières transportées, et du mode de transport?

[Text]

Mr. Beare: Still in line with air shipments and intense radioactive materials, there was a case I believe around 1960 in which an intensely radioactive radiography source in a shielded container was shipped from the United States to Canada and in the process, the radioactive material was partially exposed from the shielding and irradiated passengers and crew members in that case and also handlers before it was discovered. There were substantial radiation doses in that case to people, the highest estimate being of the order of 25 rems, where a rem is a unit of radioactive dose, and for occupational workers, 5 rems per year is the standard that is acceptable. For members of the public, .5 rems per year is acceptable. Twenty-five rems is nothing like a fatal dose but it is enough to create blood changes and it will increase slightly the risk of developing some kind of cancer later in life. Life threatening situations require doses in the order of 400-600 rems, even above 200 rems we become worried. So 25 rems are not quite dangerous but are a worry.

• 1210

Mr. Reid (St. Catharines): So even in the light of those instances in your experience the board developed the philosophy to transport these goods, sometimes dangerous hazardous goods, freely.

Mr. Beare: Yes.

Mr. Reid (St. Catharines): And to me that is interpreted that it can be transported by passenger aircraft or by other means that you might choose.

Am I right too, sir, in interpreting the evidence that was given this morning that very little information is given to the crew, none to the passengers, and very little to the carrier as well as to the nature and type of goods that are being transported?

Mr. Beare: That may be variable for air cargo. Certainly for shipments by road the carrier has to know what is in his truck, for example.

However, in the case I mentioned about the package that was damaged during handling, the deficiency was in the package design. The corrective action was to, first, decertify that package and require that packages be properly tested or evaluated before they are used so that they can carry these radioactive materials freely.

Mr. Reid (St. Catharines): So this instance again was the responsibility of the shipper, so that you come down to the number of instances where there are inspections of the packaging or inspection of the shipping facilities before they are loaded to any carrier. And up to date this has been a very minimal type of inspection?

Mr. Beare: That is right. I would not say that, in the incident I mentioned, that was the shipper's responsibility; he put the contents properly into the package. The fault was a weakness in the package design so in that regard it was a fault of the package designer.

Mr. Reid (St. Catharines): Which is used by the shipper.

All of this to my mind, Mr. Chairman, has brought out the fact that the passage of Bills C-21 and C-18 are long overdue.

[Translation]

M. Beare: Toujours dans le domaine des transports aériens et des matières hautement radioactives, un accident s'est produit vers 1960; une source de radiographie radioactive avait été expédiée des États-Unis au Canada dans un contenant isolé et pendant le transport le matériau radioactif sortit en partie de son enveloppe isolante pour irradier des passagers et des membres de l'équipage ainsi que des manutentionnaires avant qu'on puisse découvrir le défaut. Certaines personnes reçurent des doses de radiation assez élevées, certaines allant jusqu'à 25 rems; je rappelle que le rem est l'unité de radiation et, pour les travailleurs de ce secteur de l'industrie, la norme maximum annuelle acceptée est de 5 rems. Pour le public, la norme annuelle acceptable est de 0.5 rems. Vingt-cinq rems, c'est loin d'être une dose fatale, mais c'est suffisant pour provoquer des changements dans le sang et augmenter quelque peu les risques de cancer plus tard au cours de la vie d'un irradié. Les doses qui risquent d'être fatales sont de l'ordre de 400 à 600 rems, et même à partir de 200 rems on peut commencer à s'inquiéter. Par conséquent, 25 rems, ce n'est pas tellement dangereux, mais c'est inquiétant.

M. Reid (St. Catharines): Donc, en dépit de ces accidents, la commission a accepté le libre transport de ces matières qui sont parfois très dangereuses.

M. Beare: Oui.

M. Reid (St. Catharines): Et par conséquent, on peut les transporter dans des appareils de transport de voyageurs ou par tout autre moyen de transport.

J'ai cru comprendre, d'après ce que nous avons entendu ce matin, qu'on disait très peu de choses à l'équipage, que les passagers n'étaient au courant de rien et que le transporteur ne savait pas grand-chose non plus de la nature et du type de matières transportées?

M. Beare: Pour le fret aérien, c'est assez variable. Bien sûr, pour les expéditions par route, le transporteur doit savoir ce qu'il transporte.

De toute façon, dans le cas de l'emballage endommagé en cours de manutention que je vous ai cité, c'était le conditionnement qui était fautif. Nous avons commencé par interdire ce type de conditionnement et par exiger que les emballages soient mis à l'épreuve et évalués avant usage pour que le transport des matières radioactives se fasse librement.

M. Reid (St. Catharines): Par conséquent, dans ce cas également, c'était l'expéditeur qui était responsable ce qui nous ramène à la question du nombre des inspections du conditionnement ou des opérations d'expédition avant le chargement sur un transporteur quelconque. Et jusqu'à présent, ces inspections-là ont été très peu nombreuses?

M. Beare: C'est exact. On ne peut pas dire que dans le cas cité l'expéditeur ait été responsable, il avait bien emballé le matériau dans le contenant, mais c'est cet emballage qui comportait une faiblesse imputable à sa conception même.

M. Reid (St. Catharines): Utilisé par l'expéditeur.

Monsieur le président, tout cela me fait penser que les bills C-21 et C-18 auraient dû être adoptés il y a longtemps. Est-ce

[Texte]

May I ask if, as a result of the interventions made today and presumably those made previously, this is sufficient to change the philosophy of the board in their carriage of these goods even before the passage of Bill C-18? What changes would you contemplate bringing into force or effect?

Mr. Beare: First, let me say that in our opinion even with the minimal inspection that we do, the record and the standard of transportation of radioactive materials is far superior to the record of carriage for any other kind of dangerous good with the possible exception of explosives.

We had a briefing for public officials back in February, when you remember the subject was the transportation of irradiated fuel from Chalk River to the United States and there Transport Canada officials determined that the two classes of dangerous goods that were properly regulated so far are explosives and radioactive materials precisely because of the high profile.

So I do not contemplate any major changes except for possible upgrading of the standards of packaging. I think the major area for improvement is in the area of inspection. We have only a limited capability to effect that without removing inspection from other areas of radioactive materials.

The Chairman: Your final question, Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): The indication was that transportation by air—and I am assuming that much of your transportation of these radioactive materials is by air except for the reference to the—I was going to say the Yellowhead by bulk—and I support the idea, is perhaps as safe a means as there can be. However there are instances of accident, tails failling off aircraft, whatever. Does this not give you some concern with respect to the types of containers that you are now using, especially given the increase in density of the population centres over which these aircraft fly?

• 1215

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: There was a study done in the United States that indicated that the Type E packaging which refer to for the intensely radioactive materials, that type of packaging would survive 90 per cent of air crashes and 99 per cent of rail accidents. One also has to consider that the frequency—and I think it was per tonne-mile or some such unit—of rail accidents is about 10 times more frequent than air. So, by and large, the packaging is sufficient to withstand all but the most severe accidents by either mode of transport. Just before I get off this point, although we have been talking more about air than other modes of transport, the bulk of radioactive materials in Canada are carried by road.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

I am going to use the licence of the chair, if I may, to put a question to Mr. Beare. You said, if I understood you correctly, because of the limited number of inspectors you have, that you

[Traduction]

que ce que nous avons entendu ce matin et précédemment serait suffisant pour changer l'optique de la Commission pour ce qui est du transport de ces matières et cela, même avant l'adoption du bill C-18? Quels sont les changements que vous envisagez d'effectuer?

M. Beare: Pour commencer, bien que nous ne fassions presque pas d'inspections, la sécurité et les normes de transport des matières radio-actives sont de loin supérieures à la sécurité du transport de tout autre type de matière dangereuse à l'exception, peut-être, des explosifs.

Nous avons tenu en février une séance d'information à l'intention des employés du secteur public; nous leur avons parlé, vous vous en souviendrez peut-être, du transport des carburants irradiés de Chalk River aux États-Unis et à cette occasion, les employés de Transport Canada ont déclaré que les deux catégories de matières dangereuses qui jusqu'à présent étaient bien réglementées, étaient les explosifs et les matières radio-actives, précisément parce qu'ils sont tellement évidents.

Je ne pense pas qu'on assiste à des changements importants, à l'exception d'un relèvement possible des normes de conditionnement. Le secteur qui se prête le mieux à des améliorations est celui de l'inspection. Nous avons des effectifs limités pour l'instant, nous ne pouvons rien faire sans diminuer le nombre d'inspections d'autres types de matériaux radio-actifs.

Le président: Monsieur Reid, c'est votre dernière question.

M. Reid (St. Catharines): Il semble que le transport par air soit peut-être le plus sûr qui soit et j'en conviens; j'imagine que la majeure partie des transports de matières radio-actives se font par air à l'exception de la mention... J'allais parler du transport en vrac du Yellowhead. Néanmoins, il y a des accidents, des avions qui perdent leur queue, etc. Est-ce que cela ne vous pousse pas à vous inquiéter du type de contenant utilisé, en raison surtout de la densité croissante de la population dans les centres survolés par les avions?

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: D'après une étude effectuée aux États-Unis, les emballages de type E, utilisés pour les matières hautement radioactives, résisteraient à 90 p. 100 des accidents d'avion et à 99 p. 100 des accidents de chemins de fer. Il ne faut pas oublier non plus que la fréquence—je crois qu'on compte en tonnes-milles, quelque chose comme ça—des accidents de chemins de fer est dix fois celles des accidents d'avion. Par conséquent, les emballages sont assez solides pour résister à tous les accidents dans les deux modes de transport, à l'exception des accidents tout à fait exceptionnels. Une dernière observation: bien que nous ayons parlé surtout du transport par avion, la majeure partie des transports de matières radioactives se fait par route au Canada.

Le président: Merci, monsieur Reid.

Je vais recourir à ma licence de président et poser, moi aussi, une question à M. Beare. Si j'ai bien compris, vous avez dit qu'étant donné le nombre limité d'inspecteurs dont vous

[Text]

prefer to concentrate on inspection of the licensees. Can we assume from that that the inspectors do visit the licensees on a regular basis or at least on a frequent basis? And, if that assumption is correct, are the licensees notified or are the inspections done at random and without notice?

Mr. Beare: Dealing with the first part of your question, inspections are not as frequent as we would like to see. And so it is a sample process, usually a random selection. By and large, there are two types of inspections, the announced and the unannounced. It depends on the type of facility or the type of licensee whether or not we announce inspection. For example, on nuclear reactors we have continuous inspections because inspectors are posted right to the site. So, there is no such thing as an unannounced inspection in that case.

The Chairman: Thank you. We have time for brief second rounds for Mr. Rose and Mr. McRae. I will divide the time equally between the two. Mr. McRae, please.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

At this particular point, we are shipping relatively small quantities of nuclear materials. But, I am much more concerned when in the future we start shipping much larger quantities of spent fuel rods, if we are going to dispose of this large amount of waste that is accumulating. When we were doing the Hare report, I think we calculated that there would be, by the end of the year, about half a mile of materials that would fill this room, say, half a mile long, something along that line. I think it was a mile for a room that was half this high—that may be out a little bit. There is going to be a great deal of this material around and it is a fairly high-level waste in the spent fuel rods. I am just wondering what plans your people are making. I am worried when you say that you really do not have much control over what the CTC does, and I am just wondering what plans you are making in order to move that kind of material. I am particularly concerned because we, in northern Ontario, are more than a little suspicious about the movement of this material through northern Ontario and also to northern Ontario if the plans for disposal that are now afoot actually come about.

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: We are having discussions at present with Ontario Hydro, which is the owner of most of the radiated fuel that comes out of the reactors in Ontario particularly, on the design of a flask to carry spent fuel. There are already some flasks that have been certified for carrying spent fuel in relatively small quantities. With Ontario Hydro, we are talking about a flask that would carry up to 96 CANDU bundles. The purpose of the discussions is to come up with a design that is suitable for transportation and that meets with the stringent standards not only for normal conditions but for accident conditions as well. I believe Ontario Hydro is thinking of moving this material at least to a central storage area in large quantities in about 1990. So, you see, we have got about a 10-year lead time on that.

[Translation]

disposiez, vous préféreriez qu'ils inspectent les détenteurs de permis. Est-ce que les inspecteurs inspectent vraiment régulièrement, ou du moins fréquemment, les détenteurs de permis? Et si c'est le cas, annoncent-ils leur visite ou arrivent-ils sans prévenir?

M. Beare: Les inspections ne sont pas aussi fréquentes que nous le voudrions. Par conséquent, nous sommes obligés de nous en tenir à un échantillonnage, le plus souvent au hasard. Dans l'ensemble, il y a deux types d'inspection, celles qui sont annoncées et celles qui ne le sont pas. Cela dépend du genre d'installations ou du genre de permis. Par exemple, les réacteurs nucléaires sont inspectés en permanence, car il y a des inspecteurs affectés à la centrale. Dans ce cas, il n'y a donc pas d'inspection sans préavis.

Le président: Merci. Nous avons le temps de donner un deuxième tour très rapidement à M. Rose et à M. McRae. Vous vous partagerez équitablement le temps qui reste. Monsieur McRae, je vous en prie.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

A l'heure actuelle, nous expédions des quantités relativement faibles de matériaux nucléaires. Mais l'avenir m'inquiète; viendra un moment où nous expédierons des quantités bien plus importantes de tiges de combustible irradié si nous voulons nous débarrasser de tous ces déchets qui s'accumulent actuellement. Au moment où nous préparons le rapport Hare, nous avons calculé que d'ici la fin de l'année les déchets accumulés occuperaient environ un demi-mille de long et auraient à peu près la hauteur et la largeur de cette pièce. Je crois que si la pièce était moitié moins haute, il s'agirait d'environ un mille de déchets. Quoi qu'il en soit, il y en aura énormément, et ces tiges de combustible irradié ont un niveau de radioactivité passablement élevé. Je voudrais savoir quels sont vos projets. Vous m'inquiétez quand vous dites que vous ne contrôlez pas vraiment les activités de la CTC, et je me demande quels sont vos plans pour le transfert de ces matériaux. Dans le nord de l'Ontario, nous sommes terriblement soupçonneux lorsque nous entendons parler du passage de ces matériaux dans nos régions, sans parler du projet d'entreposage des déchets dans le nord de l'Ontario dont le bruit circule actuellement.

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Nous sommes actuellement en pourparlers avec l'Hydro Ontario qui est propriétaire de la plus grande partie des combustibles irradiés produits par les réacteurs, en particulier ceux de l'Ontario; nous discutons des plans d'un cylindre pour le transport des combustibles irradiés. Certains cylindres ont déjà été approuvés pour le transport des combustibles irradiés en quantité relativement faible. Ce dont nous discutons actuellement avec l'Hydro Ontario, c'est d'un cylindre qui contiendrait jusqu'à 96 unités de combustible CANDU. Nous essayons d'arrêter un plan qui conviendrait au transport tout en respectant des normes très strictes, non seulement dans des conditions normales, mais également dans les conditions d'un accident. Je crois que l'Hydro Ontario envisage de transporter ces matériaux, au moins vers un lieu d'entreposage centralisé, en grande quantité vers 1990. Cela nous donne donc une dizaine d'années.

[Texte]

Mr. McRae: But what about the material you are moving right now? I mean, I have seen canisters that are perhaps 16-, 18- or 20-feet high in Pinawa. How did they get there if they were not properly designed? If you are still thinking about the kind of canister you are going to need in 1990, what about the one you are using now?

• 1220

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: Those are strictly storage canisters; they are not transport canisters.

Mr. McRae: But how did they get there?

Mr. Beare: They were probably built in place, and probably the material was moved from the plant and put into the canisters on site.

Mr. McRae: I was told some of the spent fuel rods were from, as I understand it, Pickering.

Mr. Beare: That very well is true, but it was not transported in that canister. It was transported in another flask which was certified for transport conditions.

Mr. McRae: You are not satisfied with that flask, is that correct? It seems to me you are doing it all the time.

Mr. Beare: That canister you are referring to is suitable for the purpose it was intended, but one of those purposes was not transport.

Mr. McRae: No, but I mean the one you did transport it in. That is the one I mentioned. I assume, from time to time, this stuff is moved.

Mr. Beare: Oh, yes, but those flasks are certified.

Mr. McRae: You are not satisfied with them because you are talking about making better flasks.

Mr. Beare: No. The flask we were talking about with Ontario Hydro was bigger, not better. The flasks currently certified, most of them, are carrying one or two bundles. There were some shipments in the early 1960s, flasks which could carry about 40 or 50 bundles, which were of French design and were certified for use in Canada. Those were also acceptable under the current standard.

The Chairman: This is your final question, Mr. McRae.

Mr. McRae: All right. What would happen if, given what you have been using, suppose there had been a severe rail accident, a direct collision where the car itself was broken up and the impact was very severe. What are the chances of that material escaping?

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: It is extremely difficult to give you a categorical answer on that because it is a situation dependent on what forces, temperatures and so on the flask itself would see. If the flask stays intact and the shielding intact, the chances of anyone being harmed by that is very low. If you postulate that the accident is so severe that the flask is ruptured...

[Traduction]

M. McRae: Mais qu'en est-il des matériaux que vous transportez aujourd'hui? J'ai vu à Pinawa des contenants de 16, 18, 20 pieds de haut. Comment se sont-elles rendues jusque là si elles n'ont pas été conçues de la façon appropriée? Si vous réfléchissez encore sur le genre de boîtes métalliques dont vous aurez besoin en 1990, que peut-on dire de celles que vous utilisez à l'heure actuelle?

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Il s'agit de boîtes métalliques servant strictement au stockage et non au transport.

M. McRae: Mais comment sont-elles arrivées là?

M. Beare: Elles ont probablement été construites sur place, et les matières stockées ont probablement été prises à la centrale et mises dans les boîtes sur place.

M. McRae: On m'a dit que certains des tubes de combustible épuisés venaient de Pickering.

M. Beare: C'est juste, mais ces éléments n'ont pas été transportés dans ce genre de boîtes métalliques. Ils l'ont été dans un autre contenant se conformant officiellement aux conditions de transport.

M. McRae: Ce contenant, ne vous satisfait toutefois pas, n'est-ce pas? Il me semble que c'est toujours le cas.

M. Beare: La boîte métallique à laquelle vous faites allusion convient aux fins pour lesquelles elle a été conçue et elle n'a pas été conçue pour le transport.

M. McRae: Non, je faisais allusion au contenant dans lequel le transport a effectivement eu lieu. C'est de ce contenant-là que je parlais. Je suppose que, de temps en temps, on transporte ces matières.

M. Beare: Oh oui, mais ces contenants sont homologués.

M. McRae: Vous n'êtes quand même pas satisfait de leur rendement puisque vous parlez d'en construire de meilleurs.

M. Beare: Non. Je contenant dont il était question avec l'Hydro Ontario est plus grand mais non supérieur. Les contenants, dont la plupart sont homologués à l'heure actuelle, contiennent une ou deux grappes. Au début des années 60, on a expédié quelques contenants pouvant contenir environ 40 ou 50 grappes; ils étaient de conception française et avaient obtenu l'approbation officielle nécessaire à leur utilisation au Canada. Ils se conformaient également aux normes en vigueur à l'heure actuelle.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur McRae.

M. McRae: C'est bien. Étant donné ce que vous avez utilisé, que se passerait-il s'il survenait un grave accident de chemin de fer, une collision frontale très brutale, et où le wagon serait démolé. Quelles sont les possibilités que ces produits s'échappent dans un pareil cas?

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Il est extrêmement difficile de vous donner une réponse catégorique là-dessus car cela dépend des forces, des températures etc. auxquelles le contenant serait soumis dans les circonstances. Si le contenant demeure intact ainsi que son enveloppe extérieure, les possibilités que quelqu'un soit blessé

[Text]

Mr. McRae: So, is there a propane tank in the next car? There does not seem to be any regulation about that kind of thing.

Mr. Beare: Yes. In that case, again it depends. If you assume the propane burns and the flask is engulfed in the propane flames, it is very likely the flask would still survive, even though the propane may burn for a long time. However, again if you postulate that the flask does not survive, that somehow or other it is ruptured by the heat and the shielding is lost, there could be intense radiation fields for distances of at least 100 meters, and these radiation fields could well be lethal.

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: I am not going to follow with that initially, but it seems to me one of the things the fire chief in one of my committees complained about is that there is no opportunity, or he has no training, to deal with interactive chemicals. Supposing the propane, or some other thing, is being transported—various kinds of hydrocarbons and things like pesticides, or oil derivatives—and there was an accident, say, with a carload of uranium oxide or something like that. There are no regulations at the moment which prevent or preclude say, propane being put next to chlorine. I would like to know if you have any knowledge personally about the interaction of these chemicals with other things carried by rail, even though you might describe them as low toxicity.

The Chairman: Mr. Beare.

Mr. Beare: Of course, the hazard from radioactive materials does not come from their chemical properties, but from the nuclear properties, which are not unaffected by chemicals or heat.

Mr. Rose: What about the dissemination thereof due to an accident?

Mr. Beare: They could be dispersed by heat if they are exposed to the flame and that sort of thing.

Mr. Rose: Right.

Mr. Beare: That is quite possible and that does depend on their chemical . . .

Mr. Rose: Do you have anything to suggest to us with regard to this act which, by and large, does not really say very much about the transport of goods. If you really look at it, you have a hell of a time finding anywhere where it says anything about it. It describes handling at one point. You talk about more inspectors; for instance, you do not control braking inspectors on the railroads, do you? Is that something you feel should be in this act? Would it be helpful to you?

The Chairman: Mr. Beare.

[Translation]

sont très minimales. Si toutefois vous supposez que l'accident est à ce point grave que le contenant soit percé . . .

M. McRae: Et qu'il se trouve un réservoir de gaz propane dans le wagon suivant . . . Il ne semble pas y avoir de réglementation empêchant ce genre de possibilité.

M. Beare: Encore une fois, cela dépend. Si l'on suppose que le gaz propane brûle et que le contenant est en plein brasier de gaz propane, il est très probable que le contenant demeurerait intact, et ce même si le gaz propane brûlait pendant longtemps. Encore une fois cependant, si vous supposez que le contenant n'a pas résisté, d'une façon ou d'une autre, il a été percé sous l'effet de la chaleur et que son enveloppe protectrice n'a pas tenu le coup, il pourrait y avoir des rayonnements intenses sur des distances d'au moins 10 mètres, et de tels rayonnements pourraient bien être mortels.

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: Je ne vais pas poursuivre sur cette lancée, mais il me semble que l'une des choses dont s'est plaint le chef du service des incendies, lors d'une des séances du Comité, c'est qu'il n'a pas la possibilité de s'occuper des interactions entre produits chimiques, ni qu'il a la formation nécessaire pour pouvoir le faire. Supposons qu'on transporte du gaz propane ou autre chose . . . je songe à divers genres d'hydrocarbures, à des pesticides ou à des dérivés du pétrole . . . et qu'il se produise un accident impliquant, par exemple, un chargement d'oxyde d'uranium ou quelque chose de semblable, il n'y a aucun règlement en vigueur à l'heure actuelle qui puisse empêcher que le chargement de gaz propane soit placé à côté d'un chargement de chlore. J'aimerais donc savoir si vous êtes au courant de l'interaction possible de ces produits chimiques avec d'autres marchandises transportées par chemin de fer, même si, d'après vous, ces derniers produits sont très peu toxiques.

Le président: Monsieur Beare.

M. Beare: Bien entendu, le danger que représentent les matières radioactives ne tient pas à leurs propriétés chimiques mais bien à leurs caractéristiques nucléaires, lesquelles ne sont pas affectées par des produits chimiques ou la chaleur.

M. Rose: Qu'en est-il maintenant de leur dissémination en cas d'accident?

M. Beare: Ces produits seraient dispersés par la chaleur s'ils étaient exposés aux flammes et à ce genre de choses.

M. Rose: C'est juste.

M. Beare: C'est tout à fait possible et cela dépend de leur composition chimique . . .

M. Rose: Avez-vous à proposer quoi que ce soit d'autre à la loi car, franchement, elle dit vraiment très peu de choses au sujet du transport des marchandises. Si on l'examine de près, on a vraiment beaucoup de peine à trouver une disposition quelconque qui en fait mention. Il est question de la manutention à un endroit. Vous parlez de faire intervenir davantage d'inspecteurs mais vous ne contrôlez pas les activités des inspecteurs de train travaillant pour les chemins de fer, n'est-ce pas? Estimez-vous donc que cela devrait être précisé dans la loi? Est-ce que cela vous serait utile?

Le président: Monsieur Beare.

[Texte]

Mr. Beare: The approach taken for transportation of radioactive material was to accept the status quo with the transport carriage aspects and try to design packages which take into account the toxicity of the material and the quantity, to be able to withstand not only normal handling—and some of that normal handling is pretty rough—but severe accidents. It is probably one of the few kinds of dangerous goods which lend themselves to that approach, because the physical quantity we are talking about is relatively small.

Mr. Rose: I do not think we could quite accept that in the case of—maybe with extremely toxic stuff, but what you describe as mildly toxic stuff is being transported all the time all over the place, is it not?

Mr. Beare: Yes, and because of that the hazard is low, because even if it gets into a fire and gets dispersed, because it is a low-grade material, the hazard is still low.

Mr. Rose: Or exploded somewhere.

Mr. Beare: Or exploded.

Mr. Rose: One of the things even people who are trained, like local fire chiefs—they are not equipped to handle disasters and spills of high toxicity and that kind of thing.

I notice from another source that you and Atomic Energy of Canada are getting \$105 million of R&D this year. Is any of that planned for use on the education of people such as the fire chief in my locality on how to handle spills which might occur and that sort of thing?

Mr. Beare: I would doubt it very much, because it is not AECL's job as a research and development company or an engineering company to train people. They do have facilities and courses in which people like fire chiefs or police chiefs can go to find out the hazardous nature of radioactive materials and how to deal with them. There is a one-week course run once a year by Chalk River.

Mr. Rose: Do you think that should be more widely available? I do not think many people know that.

Mr. Beare: It would certainly be much better if more people knew about it and took advantage of it. I believe it would also be advantageous if an organization like the board were able to team up with, say, Transport Canada, to have some special courses. For example, the board in another context has a training course for mine inspectors and participates with other agencies. Perhaps a similar sort of thing could be done under the TOG Act.

[Traduction]

M. Beare: Pour ce qui est de l'approche adoptée à l'égard du transport de matières radioactives, on a accepté le statu quo quant aux aspects relatifs au transport, et on s'est efforcé de concevoir des contenants qui tiennent compte de la toxicité des matières transportées ainsi que de leur quantité, cela afin qu'elles soient en mesure non seulement de résister aux manutentions effectuées dans des circonstances normales—et certaines d'entre elles peuvent être assez dures—mais également aux accidents graves. C'est probablement l'une des seules matières dangereuses se prêtant à cette façon de faire car les quantités envisagées sont relativement petites.

M. Rose: Je ne crois pas qu'on puisse accepter cela dans le cas de... peut-être si l'on transporte des matières extrêmement toxiques, mais on transporte ce que vous décrivez comme moyennement toxique, tout le temps et partout, n'est-ce pas?

M. Beare: Oui, mais étant donné cette façon de procéder, le danger est minime car si ce produit se retrouve dans un incendie et est conséquemment dispersé, le danger qu'il représentera demeurera faible puisqu'il s'agit d'une matière à faible concentration.

M. Rose: Cette matière pourrait également exploser ailleurs.

M. Beare: Elle pourrait également exploser.

M. Rose: Même ceux qui sont formés pour agir en cas de catastrophe, comme les chefs des services d'incendie locaux, n'ont pas le matériel nécessaire pour intervenir lorsqu'il y a des fuites de matières extrêmement toxiques et ce genre de choses.

Par ailleurs, je remarque que votre organisme ainsi que l'Énergie atomique du Canada reçoivent 105 millions de dollars au titre de la recherche et du développement cette année. Prévoit-on d'utiliser une part de ces crédits à des fins éducatives, ainsi, pour enseigner aux chefs des services d'incendie de ma collectivité à intervenir lorsqu'il y a des fuites de ce genre et lorsque se présentent des cas analogues?

M. Beare: J'en doute beaucoup car ce n'est pas à l'EACL de s'occuper de la formation des gens, étant donné qu'il s'agit d'une entreprise de recherche et de développement ou d'ingénierie. Elle dispose d'installations et dispense des cours auxquels des chefs des services des incendies ou des policiers peuvent assister pour apprendre quels sont les dangers inhérents aux matières radioactives et comment il faut se comporter à leur endroit. Une fois par année, on dispense un cours d'une semaine à Chalk River.

M. Rose: Estimez-vous que ce cours devrait être davantage accessible? Je ne crois pas que beaucoup de gens soient au courant de son existence.

M. Beare: Il serait certainement préférable que davantage de gens soient au courant de son existence et qu'ils en profitent. De plus, il serait également bon qu'une organisation comme la Commission puisse collaborer avec, par exemple, Transport Canada afin de dispenser des cours spéciaux. Ainsi par exemple, la Commission donne des cours de formation à l'intention des inspecteurs miniers et participe aux travaux d'autres organismes. On pourrait peut-être organiser quelque chose de semblable dans le cadre de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

[Text]

Mr. Rose: How many inspectors do you have in Vancouver?

The Chairman: Mr. Jack.

Mr. Jack: There are three or four. I think there are four on a permanent basis in Vancouver itself. These are members of staff of the provincial health department who have been appointed inspectors pursuant to the Atomic Energy Control Act.

Mr. Rose: Do they do things other than that or is that their full-time job?

Mr. Jack: Some of their work involves the provincial health department priorities, such as X-ray inspection and so on. But I think we get a total of 1.5 man-years of effort out of those four people purely on radioisotope licensee inspection.

Mr. Rose: But not necessarily for transport of . . .

Mr. Jack: Not necessarily for transportation.

Mr. Rose: So you could say really you could not guarantee us any, on a full-time basis—not even one—for transport of goods?

Mr. Jack: On a full-time basis, that is correct.

Mr. Rose: Well, that is terrible.

The Chairman: Final question, Mr. Rose.

Mr. Rose: You told me the trucks carrying toxic material are tagged. Are railcars tagged to prevent, say, the yard-master from hooking up a yellow-cake car with a propane car or something else?

Mr. Jack: Railcars are tagged in exactly the same way as road vehicles are tagged.

Mr. Rose: And what about planes? I want to know for instance if my travelling companion might be a bottle of your favourite new cocktail.

Mr. Jack: Aircraft come under a different set of regulations. The railcars and road vehicles have the same requirements because the CTC regulations apply to rail and we have called them up also for road vehicles. For air transportation, it is the Civil Aeronautics regulations from IATA.

Mr. Rose: Could you just describe the signs that go on the trucks and the railcars? Are they big ones?

Mr. Jack: Are they big ones?

Mr. Rose: Yes, how big are they?

Mr. Jack: I wish I had brought some with me. They are kite shaped; diamond shaped.

Mr. Rose: And with a skull and cross-bones on them?

[Translation]

M. Rose: De combien d'inspecteurs disposez-vous à Vancouver?

Le président: Monsieur Jack.

M. Jack: Il y en a trois ou quatre. Je crois qu'à Vancouver même, il y en a quatre en permanence. Ils font partie des effectifs du ministère provincial de la Santé et ils ont été nommés inspecteurs conformément à la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique.

M. Rose: Ont-ils d'autres fonctions à part celles-là, ou ne font-ils que cela à plein temps?

M. Jack: Une part de leur travail est liée aux priorités du ministère provincial de la Santé comme l'inspection des services de radiographie, etc. Toutefois, j'estime que ces quatre personnes fournissent au total 1.5 année-personne d'efforts, uniquement pour ce qui est de leurs activités d'inspection des détenteurs de permis pour radioisotopes.

M. Rose: Leurs efforts ne portent pas nécessairement sur le transport de . . .

M. Jack: Pas nécessairement sur le transport.

M. Rose: Par conséquent, vous ne pouvez vraiment pas nous garantir des services à plein temps d'inspection du transport des marchandises, de la part d'un de ces derniers?

M. Jack: C'est exact, pas à plein temps.

M. Rose: Eh bien, c'est tout à fait déplorable.

Le président: Une dernière question, monsieur Rose.

M. Rose: Vous m'avez dit que les camions transportant des produits toxiques sont identifiés au moyen d'un signe quelconque. Les wagons de chemins de fer sont-ils, eux aussi, identifiés en pareil cas afin d'empêcher que le chef de gare n'accroche un wagon transportant de l'aggloméré jaune à un autre chargé de gaz propane ou d'autre chose?

M. Jack: Les wagons de chemins de fer sont identifiés exactement de la même façon que les véhicules routiers.

M. Rose: Et les avions? J'aimerais savoir, par exemple, si mon compagnon de voyage n'est pas, peut-être, une bonbonne de votre nouveau cocktail préféré.

M. Jack: Les aéronefs sont assujettis à une réglementation différente. Pour ce qui est des wagons de chemins de fer et des véhicules routiers, ils se conforment aux mêmes exigences parce que les règlements de la Commission canadienne des transports portent également sur les services ferroviaires et le transport routier. Quant au transport aérien, il relève de la réglementation portant sur l'aéronautique civile, soit de l'IATA.

M. Rose: Pouvez-vous me décrire les signes utilisés pour identifier les camions et les wagons de chemin de fer? Sont-ils grands?

M. Jack: Vous voulez savoir s'ils sont grands?

M. Rose: Oui, de quelle taille sont-ils?

M. Jack: Je regrette de n'en avoir pas apporté avec moi. Ils ont la forme d'un cerf-volant ou d'un losange.

M. Rose: Est-ce que la tête de mort et les deux tibias croisés figurent dessus?

[Texte]

• 1230

Mr. Jack: No, skull and cross-bones is for a different category of hazardous goods. We have a radiation warning symbol on most of ours.

The Chairman: Thank you, Mr. Rose. May I ask one further question with regard to the training that Mr. McRae referred to. Am I correct in assuming that the Emergency Measures Organization also puts on training courses for the fire chiefs, police chiefs, emergency measures officials and would that include the handling and disposal of radioactive material.

Mr. Jack: I am aware of a course that I think, emergency measures runs up at Arnprior occasionally. I do not know how frequently it is run. It used to cover some aspects of radioactive material. I know that personally because I have on occasions in years gone by given lectures there. I do not know what the current course content is. I am sorry.

The Chairman: Thank you, Mr. Jack. Thank you, to the witnesses, for coming and giving us the benefit of their knowledge and thanks to the members for their co-operation. We shall adjourn until 3.15 this afternoon when we shall have the Canadian Railway Labour Association before us in room 209 West Block.

AFTERNOON SITTING

• 1539

The Chairman: Gentlemen of the committee, this afternoon we shall resume consideration of Clause 2 of Bill C-18.

On Clause 2—Definitions

At the outset I wish to welcome the delegation from the Canadian Railway Labour Association. The gentleman on my immediate right is Mr. E. G. Abbot, the Executive Secretary whom I would ask to introduce the members of his delegation once I have said welcome to all of them. We are happy that you have decided to appear before our committee. Mr. Abbot.

Mr. E. G. Abbot (Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association): Mr. Chairman, on behalf of the Association, I very much thank you for the opportunity to appear before your committee and, having said that, I will introduce the members of our Association.

• 1540

On my right is Mr. D. V. McDuffy, who is the national legislative representative of the United Transportation Union. On his right is Mr. John E. Platt, who is the Vice-President of the Brotherhood of Railroad Signalmen. We have then Mr. D. Robertson, who is the Vice-President of the Brotherhood of Maintenance of Way. Next to Mr. Robertson we have Mr. John Adair, who is Vice-President of the Brotherhood of Locomotive Engineers. We then have Mr. R. O'Brien, Vice-President of United Transportation Union, and then Mr. Harley Crane, Vice-President of the Brotherhood of Carmen, United States and Canada, and Mr. Paul Raymond, the

[Traduction]

M. Jack: Non, on utilise la tête-de-mort et les tibias croisés pour identifier une autre catégorie de produits dangereux. Nous avons un autre symbole pour indiquer qu'il y a danger de radiation pour la plupart de nos produits.

Le président: Je vous remercie, monsieur Rose. Si vous permettez, j'aimerais poser une autre question au sujet de la formation mentionnée par M. McRae. Ai-je raison de croire que l'Organisation des mesures d'urgence dispense également des cours de formation à l'intention des chefs du service des incendies, des chefs de police et des agents chargés de la mise en œuvre de mesures d'urgence, ce qui comprend la manipulation et l'élimination des matières radioactives.

M. Jack: Je sais que l'Organisation des mesures d'urgence donne parfois un cours à Arnprior. Je ne sais toutefois pas à quelles intervalles ce cours est dispensé. Il englobait certains aspects des matières radioactives. J'en suis certain car moi-même, j'y ai donné des conférences parfois. Je m'excuse toutefois de ne pouvoir vous dire quel est le contenu des cours actuels.

Le président: Je vous remercie, monsieur Jack. Je remercie les témoins d'avoir comparu et de nous avoir fait bénéficier de leurs connaissances ainsi que les membres pour leur collaboration. La séance est levée jusqu'à 15 h 15 cet après-midi; l'Association des syndicats des cheminots canadiens comparaitra dans la pièce 209 de l'Édifice de l'Ouest.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs les membres du Comité, nous reprenons cet après-midi l'étude de l'article 2 du Bill C-18.

Article 2—Définitions.

En commençant, je voudrais souhaiter la bienvenue aux délégués de l'Association des syndicats des cheminots canadiens. A ma droite se trouve M. E. G. Abbot, secrétaire administratif; je voudrais souhaiter la bienvenue à tous ses confrères et lui demander de les présenter. Nous sommes très contents que vous ayez décidé de comparaître devant notre comité. Monsieur Abbot.

M. E. G. Abbot (secrétaire administratif, Association des syndicats des cheminots canadiens): Monsieur le président, je vous remercie beaucoup, au nom de l'Association, de nous avoir fourni cette occasion de comparaître devant le Comité; cela dit, je vais présenter les membres de notre Association.

A ma droite se trouve M. D. V. McDuffy, représentant législatif canadien, Travailleurs unis des transports. A sa droite se trouve M. John E. Platt, vice-président de la Fraternité des signaleurs des chemins de fer. Ensuite M. D. Robertson, vice-président de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies ferrées. A côté de M. Robertson se trouve M. John Adair, vice-président de la Fraternité des mécaniciens de locomotives. Ensuite il y a M. R. O'Brien, vice-président des Travailleurs unis des transports; M. Harley Crane, vice-président de la Fraternité des wagonniers de chemins de fer des États-Unis et du Canada; et M. Paul Raymond, directeur

[Text]

Canadian Director and Vice-President of the Brotherhood of Railway Carmen of the United States and Canada.

That is our delegation today. And I might add, Mr. Chairman, that these are the senior officers of the vast majority, if not all, of the railway employees who are involved in the maintenance and operation of the trains on the Canadian railways.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Abbot. I would now invite you, if you wish, to make an opening statement, as I have done with other groups appearing before our committee.

I would suggest, since we received your brief in advance, that you not read the brief but that you make whatever opening statement you deem appropriate and then we will open the meeting to questions from members of the committee.

Mr. Abbot: Mr. Chairman, at the outset our association wish to put on the record that we certainly support completely Bill C-18. As a matter of fact, in our view it is slightly overdue in becoming legislation.

It was introduced in 1978 by a Liberal government. It was then introduced by a Conservative government in much the same vein. Unfortunately, not perhaps because of that government's fault but we were set to make the presentation we are making now and something happened in Canada which changed the venue and some of the players changed.

Mr. McDermid: It was a disaster.

Mr. Abbot: But in any case we are here now, and I am sure we are talking to a representation of a new government. Of course, any government may be formed because one can never tell these days how long they are going to be in existence.

Mr. McDermid: Not too long.

Mr. Abbot: We do certainly support the bill. But in a serious vein I think we have to say that apart from some of the aspects of the bill that we think perhaps could be tightened up, this bill—and I think everybody should realize this—will in no way whatsoever deter or prevent accidents on the Canadian railways. The bill will not do that.

If anyone is of the view that once this legislation is passed that incidents like those that happened at Macgregor, Mississauga, London, Ontario, and whatever city may be lined up next, will be prevented, is wrong. It cannot do that. There is no possible way that this bill when it becomes law can prevent hot boxes, can make up for any lack of maintenance on the railways, can make up for the lack of inspection and proper regulation by the Canadian Transport Commission. It cannot do any of these things. It is legally impossible for it to do that.

Now, after having made that point, I repeat that we support the legislation; it is a step in the right direction. But, of course, the legislation again, when it is passed and becomes law, as it

[Translation]

canadien et vice-président de la Fraternité des wagonniers de chemins de fer des États-Unis et du Canada.

C'est là notre délégation pour aujourd'hui. Je voudrais ajouter, monsieur le président, que vous avez devant vous les représentants supérieurs de la vaste majorité sinon de la totalité des employés de chemins de fer qui participent à l'entretien et au fonctionnement des trains sur les chemins de fer canadiens.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Abbot. Je vous invite maintenant, comme je l'ai fait pour les autres groupes qui ont comparu devant notre comité, à faire, si vous voulez, une déclaration d'ouverture.

Étant donné que nous avons reçu votre mémoire à l'avance, je vous propose de ne pas le lire; vous pouvez plutôt faire la déclaration d'ouverture qui vous semble appropriée, et nous passerons ensuite à la période des questions de la part des membres du comité.

M. Abbot: Monsieur le président, je voudrais dire au départ que notre Association veut consigner au procès-verbal le fait qu'elle appuie sans réserve le Bill C-18. Par ailleurs, nous sommes d'avis qu'on aurait dû l'adopter il y a longtemps.

Le projet de loi a été présenté en 1978, par un gouvernement libéral. Ensuite, le gouvernement conservateur a présenté un projet de loi semblable. Malheureusement, et ce n'était peut-être pas la faute du gouvernement, nous étions prêts à faire notre présentation d'aujourd'hui lorsque des événements ont survenu au Canada qui ont changé la date de la réunion ainsi que certains des joueurs.

M. McDermid: Ce fut un désastre.

M. Abbot: Quoi qu'il en soit, nous sommes là aujourd'hui, et je suis sûr que nous nous adressons à une bonne représentation du nouveau gouvernement. Évidemment, on peut former tout gouvernement étant donné que de nos jours, on ne sait jamais pendant combien de temps un gouvernement restera au pouvoir.

M. McDermid: Pas trop longtemps.

M. Abbott: Il est sûr que nous appuyons le projet de loi, mais pour parler plus sérieusement, je crois qu'à part certains aspects du projet de loi qu'on pourrait peut-être resserrer, le projet de loi—et je crois que tout le monde devrait accepter ce fait—ne fera absolument rien pour prévenir ni empêcher les accidents sur les chemins de fer canadiens. Ce projet de loi n'aura pas ce résultat.

S'il y en a qui croient qu'une fois ce projet de loi adopté on pourra empêcher des accidents comme ceux qui ont eu lieu à Macgregor, à Mississauga, à London ou ailleurs, ils ont tort. Il ne peut le faire. Il est impossible, en adoptant ce projet de loi, d'empêcher tout chauffage de boîte, de compenser tout manque d'entretien au niveau des chemins de fer ou toute insuffisance d'inspection et de réglementation appropriée de la part de la Commission canadienne des Transports. Une loi ne peut faire tout cela, car il lui est impossible de le faire du point de vue juridique.

Cela dit, je répète que nous appuyons l'adoption de ce projet de loi; il s'agit d'un pas sur la bonne voie, mais encore une fois, lorsque ce projet de loi sera adopté et deviendra loi, et ce sera

[Texte]

will be because it has the support, I think, of all parties, will not really control properly the multitude of commodities that are moving on Canada's highways and by air and sea and rail, unless, again, the regulations that the bill authorizes the government to pass are regulations that are meaningful. They have to be meaningful. Now, the regulations are, and in fact will be, the essence and meat of the bill. I believe there may be some 400, 500, 600 various regulations in the wings ready to go in. That is point A, and we cannot comment on them until we see them go into effect. Point B, if the regulations are of value, they still will rest dormant and be of no value in essence if we do not have the proper staff, the proper inspectors, qualified across the country to make the enforcement of the regulations once they are in.

• 1545

In our view, this is very simple logic; it is not any great wisdom. Point A, we must have the proper type of regulation, point B, we must have a sufficient number of inspectors qualified to implement the regulations in an aggressive manner. In an aggressive manner, simply to pass regulations and then hope that the Parliament of Canada and the existing government has done its job and go onto other things and not finish off the task by adequate funds to hire qualified staff and set up a proper operational structure will simply do nothing whatsoever, and perhaps I will be out in Vancouver or Winnipeg, as I was yesterday in Manitoba, again appearing before an inquiry because of another spill of chemicals. That will happen as sure as A precedes B.

So that is required, proper inspection. We then have—as I say, I cannot see it from the bill—the mechanics for it; it may well be in there and I have not seen it. But is there going to be a separate body? Who is going to control the inspectors? Who will they report to. Will it be the department, the Minister of Labour, will it be the Transport Committee, the Canadian Transport Commission? Who will they work for?

We have powers listed in the bill, various powers—enter property, seize property, do a variety of things—by inspectors, but I do not get from the bill the chain of command of these inspectors. Will it be completely new body? Will it be just simply a duty tagged onto the various officers who now supposedly supervise the regulation of the railways under the Canadian Transport Commission? If that is the case, you are compounding an error. They are so understaffed right now that they cannot do the job they are supposed to do, which is enforce the regulatory provisions of the Canadian Transport Commission under the Railway Act. If we now come along and say these same people will be responsible for implementing this bill, then we are off to a bad start there.

Mr. Chairman, that is about the total of the remarks we would make on the bill on a general basis and we now will let you go along with your questioning. I might add, if a question is in an area in which I do not particularly have the expertise, I will be calling on one of my colleagues here to comment. That is fair game?

[Traduction]

réalisé puisqu'il a l'appui, je crois, de toutes les parties, il ne pourra pas vraiment contrôler de façon efficace toutes les marchandises transportées sur les routes canadiennes et par avion, par mer ou par chemins de fer, à moins que les règlements que le gouvernement aura le pouvoir d'adopter en vertu du projet de loi aient du sens. Il faut qu'ils aient du sens, car les règlements constituent l'essentiel du projet de loi. Entre quatre et six cent règlements seront mis en application. Nous ne pourrions pas nous prononcer sur ceux-ci tant que nous n'en connaissons pas les modalités d'application. Par ailleurs, même si ces règlements sont appliqués, ils ne serviront à rien tant que nous ne disposerons pas d'inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour veiller à leur mise en vigueur dans l'ensemble du pays.

C'est bien simple: il faut commencer par adopter les règlements qui s'imposent et ensuite veiller à ce que l'on ait assez d'inspecteurs qualifiés pour veiller à l'application stricte de ces règlements. Le gouvernement ne doit surtout pas s'imaginer qu'il suffit, pour régler le problème, d'adopter des règlements, sans veiller en même temps à dégager les fonds nécessaires pour engager assez d'inspecteurs qualifiés. Si cela devait arriver, j'aurais de nouveau à comparaître à des enquêtes comme celle qui a eu lieu hier à Winnipeg à la suite d'une fuite d'un produit chimique.

L'inspection reçu donc une importance cruciale. Pour ma part, je n'ai rien trouvé dans le bill relativement à cette procédure d'inspection. Mettra-t-on sur pied une instance séparée? De qui dépendront les inspecteurs? Seront-ils comptables devant le ministère, le ministre du Travail, le comité des transports, la Commission canadienne des transports?

Aux termes du bill, les inspecteurs sont habilités à pénétrer dans une propriété et à saisir des biens, mais je ne vois pas de qui ils relèveront. Un nouveau bureau sera-t-il créé à cet effet ou bien les employés actuellement chargés de veiller à l'application des règlements des chemins de fer sous l'égide de la Commission canadienne des transports verront-ils leurs responsabilités élargies? Dans l'affirmative, la situation va empirer. En effet, le personnel actuellement chargé de la mise en vigueur des règlements d'application de la loi sur les chemins de fer est tout-à-fait insuffisant pour faire face à ses tâches supplémentaire dans le cadre du présent projet de loi.

C'est ce que j'avis à dire monsieur le président concernant ce projet de loi et nous nous ferons maintenant un plaisir de répondre à vos questions. Je demanderai sans doute à mes collègues de répondre aux questions qui ne relèvent pas de ma compétence.

[Text]

The Chairman: That is very fair. That is the way all those who appear do it. Even ministers do that with their officials. So there is no problem there, Mr. Abbot. Thank you for your opening remarks. We will begin our questioning this afternoon with Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I gather, gentlemen, that you are the ones that our colleague Charlie Turner refers to as the boys back home, when he appears quite frequently at the Transport Committee. So I am pleased to have you here this afternoon so that we can discuss many issues, and I know that my colleague who has got firsthand experience will be firing away as well.

I gather from what has been said to date that you may be under some misconception as to exactly what this bill is going to do and how it is going to operate. Some of the questions you have asked have been asked originally in the committee, and it is my understanding that this is a bill really to co-ordinate and to regulate what has been going on in the past as far as safety regulations, inspection, et cetera are concerned, so there is not overlapping and so there are not inspectors tripping over one another in a specific area. I agree we are understaffed as far as inspectors are concerned. It is my understanding the CTC inspectors will continue to inspect under this bill. They will be inspecting the air, as they do, and the rail, as they do, and so on. The Atomic Energy Board, whom we heard from this morning, will be handling that particular aspect of it, and so on.

• 1550

You say there is not a sufficient number of inspectors. What is a sufficient number? You gentlemen are all involved with the railroads in one aspect or another and are handling the equipment. What in your estimation is a proper number of inspectors to do the job you think should be done?

The Chairman: Mr. Abbot.

Mr. Abbot: That question is very difficult to answer. Talking again simply about enforcing the regulations of the regulatory body, which is the Canadian Transport Commission, we have regulations passed by the Canadian Transport Commission and these regulations are laws of Canada, if you will. They are passed by a quasi-judicial body. But we have I do not know how many thousands of miles of rail line in Canada, how many stopping points, how many unit trains, how many solid trains, how many varieties of consist trains, how many inspections that would have to be done at intermediate points under existing regulations, which of course we believe are not stringent enough in any case. Albeit, answering your question, the regulations, inadequate as they are right now, in our view are not aggressively enforced. It is simply left to the railway to operate the railway, and if a trade union or a member happens to make a complaint, there may be an inspector who will then write a letter to the railway company asking him about this. The railway company will reply, and the Canadian Transport Commission office will reply and he will put his signature on it. There is not enough on-site enforcement on the railway companies. So starting from an inadequacy at this point in time, to say how many would be required to do the job

[Translation]

Le président: Parfait. C'est ce que l'on fait toujours au comité. Merci de votre déclaration d'ouverture monsieur Abbot. La parole est à M. McDermid.

M. McDermid: Merci monsieur le président. C'est vous, messieurs, que Charlie Turner appelle un gars de chez-nous lorsqu'il participe aux délibérations du Comité des transports? Votre présence parmi nous nous permettra d'élucider différents points et mon collègue M. Turner, spécialisé dans ce domaine, ne manquera pas de vous poser un tas de questions.

Il semblerait d'après tout ce que j'ai entendu, que vous vous trompez quant à l'objet du présent bill. Certaines questions que vous nous avez posées l'ont déjà été lors de réunions précédentes. L'objet du projet de loi est d'assurer une meilleure coordination des règlements et des modalités d'inspection, de façon à éviter le chevauchement de responsabilités des inspecteurs. Il est vrai que les effectifs de ces derniers sont insuffisants. Les inspecteurs de la Commission canadienne des transports gardent leurs attributions aux termes du présent bill, en inspectant notamment le transport aérien, routier et ferroviaire. L'Office de l'énergie atomique pour sa part, qui a comparu ce matin, garde lui aussi ses attributions.

Vous affirmez que les inspecteurs ne sont pas assez nombreux. Quel serait à votre avis un nombre satisfaisant? Vous qui êtes spécialiste dans ce domaine, vous devriez pouvoir nous dire combien d'inspecteurs seraient nécessaires pour effectuer le travail qui leur est assigné.

Le président: Monsieur Abbot.

M. Abbot: C'est très difficile de vous donner une réponse précise. La Commission canadienne des transports adopte des règlements qui doivent être appliqués. Or, il ne faut pas oublier que des milliers de milles de rails, d'arrêts, de trains de toutes sortes doivent tous être inspectés d'après les règlements, lesquels à notre avis ne sont pas assez sévères. Or ces règlements ne sont pas appliqués de façon suffisamment stricte. La société ferroviaire est libre d'exploiter le chemin de fer comme elle l'entend; si un syndicat ou un ouvrier dépose une plainte, l'inspecteur envoie une lettre à la compagnie ferroviaire, demandant des explications. Dans le meilleur des cas, la compagnie ou bien la Commission canadienne des transports répondra, mais on ne veille pas suffisamment à l'application des règlements par la société ferroviaire. Étant donné les insuffisances actuelles des inspections et en l'absence d'un renforcement de la réglementation, il m'est impossible de vous dire à combien les effectifs d'inspecteurs devraient s'élever pour pouvoir faire face à leurs tâches.

[Texte]

properly, without improving the regulatory process, which we would like to see happen—I really have no comment on that. I would not be able to give you a number.

Mr. McDermid: Well, let me approach it from another angle, if I might, then. As the union, of course you would get a number of complaints from the members of your unions, and it would be your responsibility, as I would understand it, to pass on the complaints to the CTC or whatever. How many complaints which warrant an on-site inspection immediately would you get in a year?

The Chairman: Mr. Abbot.

Mr. Abbot: I do not know.

Maybe you could respond to that first, Mr. McDuffe, and perhaps you, Jack.

The Chairman: Mr. McDuffe.

Mr. D. V. McDuffe (Canadian Legislative Representative, United Transportation Union): We have approximately 100 locals in Canada, and one of our biggest jobs is to service or answer to their complaints. To put a figure on it, a number—there again, it is almost an impossibility. But I would say we certainly get dozens and dozens over a year. Our biggest problem is to get the Railway Transport Commission to put someone on the spot to investigate. They do not tell us they do not have somebody available. They write back and say they will have an inspector look at it. Then the process is usually two or three tracer letters are sent. What have you done about this problem? We wrote to you on such and such a date. We will have our inspector look at that. Eventually they do get someone to look at it. But believe me, this process takes as long as a year and a half. Or longer even; two years I can document in one case. But I would say it certainly takes months. Every time we put a complaint in, it takes months before we have a satisfactory answer from someone who has been on the spot.

• 1555

Mr. McDermid: As a parliamentarian, one of the interesting things I have found over the last year is that nobody, including the CTC, can tell me how many people they need. Everybody says they are understaffed, they are overworked or underpaid, they are not qualified; but nobody can tell me how many we need, not even the chairman of the CTC. He just grumbles that he does not have enough or he cannot get enough who are qualified. That is another problem. Last year when we were the government they were advertising for inspectors and could not get them. Maybe they are not paying them enough; I do not know. What is your opinion on that?

The Chairman: Mr. Abbot.

Mr. Abbot: We have a couple of other people who would like to comment on my friend's question here, but since you have raised the issue with respect to getting qualified inspectors, I would like to tell you this: One of the reasons that is inhibited, if you will, is that logically the place to get inspectors with this type of experience could be from the locomotive engineers, the trainmen—in other words, the employees who run the railways—or from the railway companies. That obviously is a

[Traduction]

M. McDermid: Prenons le problème par un autre bout. Les membres du syndicat vous soumettent sans doute diverses réclamations que vous êtes censés communiquer à la Commission canadienne des transports. Combien de réclamations exigeant une inspection sur place vous soumet-on par an?

Le président: Monsieur Abbot.

M. Abbot: Je l'ignore.

Je dois demander à M. McDuffe et à Jack de répondre.

Le président: Monsieur McDuffe.

M. D. V. McDuffe (représentant juridique, Syndicat des transports): Une de nos tâches les plus importantes est justement de répondre aux réclamations qui nous parviennent de la centaine de sections que compte le syndicat au Canada. Sans vouloir vous citer un chiffre précis, je sais néanmoins que ces réclamations se comptent par douzaines par an. Il est très difficile d'obtenir de la Commission des transports qu'elle dépêche un inspecteur sur place pour enquêter. D'habitude ils nous écrivent qu'ils enverront un inspecteur sur les lieux. Nous sommes presque toujours obligés d'envoyer plusieurs lettres de rappel. Nous envoyons par ailleurs notre propre inspecteur sur place. Après tout un temps, la Commission finit par envoyer elle aussi un inspecteur. Toute cette procédure peut durer un an et demi, voire plus; dans un cas cela a traîné deux ans. Mais dans le meilleur des cas il faut attendre des mois avant d'avoir une réponse d'un inspecteur qui s'est rendu sur les lieux suite à une réclamation.

M. McDermid: Depuis un an que je pose la question, on ne m'a toujours pas dit à combien devraient s'élever les effectifs des inspecteurs. On se plaint de toutes parts qu'ils ne sont pas assez nombreux, qu'ils sont surchargés de travail et pas suffisamment payés et qu'ils sont d'ailleurs insuffisamment qualifiés; mais personne, pas même le président de la Commission des transports, ne cite un chiffre. Tout ce qu'il dit c'est qu'il ne parvient pas à engager des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant. Lorsque nous étions au pouvoir l'an dernier, nous avions fait de la publicité pour engager des inspecteurs, mais sans succès. Peut-être le salaire qu'on leur offre est-il insuffisant. Qu'en pensez-vous?

Le président: Monsieur Abbot.

M. Abbot: Il y en a d'autres ici qui voudraient intervenir, mais voici ce que je puis vous dire, moi, en ce qui concerne les inspecteurs qualifiés: en bonne logique, c'est parmi les conducteurs de locomotives qu'il faudrait essayer de les recruter. La plupart des inspecteurs ont en effet travaillé pour les compagnies ferroviaires. Or, dans le Canadien Pacifique, les employés hésitent à devenir inspecteurs à cause des difficultés en matière de pensions. Les employés du Canadien National

[Text]

good source to draw your inspectors from. Most of them are drawn from the railway companies. But my point is that qualified inspectors are inhibited, both from the railway company and from the rank and file membership of the employees, as far as Canadian Pacific is concerned, because you have a pension problem. If you are a Canadian National employee and you go to the government you can take your pension; if you are a Canadian Pacific employee you cannot do that. So there is something that would help.

Of course, the other aspect, I think I have to say, is the wage rates. I think that has something to do with it too.

Mr. McDermid: Too low. Is that what you are saying? That they are too low?

Mr. Abbot: Yes.

Mr. McDermid: Does anybody else want to comment?

Mr. Abbot: Did you have anything to say, Jack?

The Chairman: Mr. Adair.

Mr. John Adair (Vice-President, Brotherhood of Locomotive Engineers): Mr. Chairman, responding to Mr. McDermid's question about the number of complaints, I would have to agree with my colleague, Mr. McDuffe. It is a very hard thing to put a handle on, but before I was in this position I served as a general chairman, where the complaints actually come to. We do not get them through our national offices, in many cases only glaring examples. We have five general chairmen on the major properties, plus some part-time general chairmen, and I do not think it would be exaggerating the thing a bit to say that on a weekly basis complaints come in to each of those people. So multiply that by five or six on a weekly basis and I think you would be somewhere in the ballpark.

Mr. McDermid: Are they legitimate complaints, all of them, would you say?

Mr. Adair: No, I would hesitate to say that. You know, most of them are legitimate complaints, or at least in the view of the complainer they are legitimate. In many cases when they are checked out you find there is some room for argument.

In many, many cases, another problem, as Mr. McDuffe has cited, is that by the time we get an inspector at the complaint there has been a temporary correction of it. It is a thing you have to police continually because there are never any penalties assessed. On American railroads there are fines and son on and so forth for failure to comply with the regulations; in my experience, which is considerable, I do not ever recall any railway being fined or anything in Canada.

Mr. McDermid: Right. I do not want you to misinterpret what I said. Everybody who complains feels they have a legitimate complaint. I did not mean it that way. We are talking about safety now. We are talking about items that could cause considerable problems and serious complaints; hooking up trains wrong, assembling trains wrong, putting explosives with toxics and so on and so forth. Those are the types of thing that are of great concern and those are the ones that I feel, as I am sure you do, should be inspected immedi-

[Translation]

peuvent transférer leur pension lorsqu'ils acceptent de devenir inspecteurs au gouvernement, mais tel n'est pas le cas pour les employés du Canadien Pacifique. Voilà donc un premier problème à résoudre.

D'autre part, il y a la question des salaires.

M. McDermid: D'après vous, les salaires sont donc trop bas.

M. Abbot: Oui.

M. McDermid: Quelqu'un d'autre a-t-il quelque chose à dire à ce sujet?

M. Abbot: Voulez-vous dire quelque chose Jack?

Le président: Monsieur Adair.

M. John Adair (vice-président, Fraternité des conducteurs de locomotives): En ce qui concerne le nombre de réclamations, je suis tout à fait d'accord avec mon collègue M. McDuffe. Avant de quitter mon poste actuel, je m'occupais justement de réclamations en ma qualité de président général. Des réclamations ne sont pas transmises par le bureau central, sauf pour des cas exceptionnels. Nous avons cinq présidents généraux et un certain nombre de présidents à temps partiel. Or chaque semaine un certain nombre de réclamations sont soumises à tous ces présidents généraux. Il suffit de multiplier ces chiffres par cinq ou six pour vous faire une idée du total.

M. McDermid: Toutes ces réclamations sont-elles fondées à votre avis?

M. Adair: Non, sans doute pas toutes mais la plupart le sont. En tout cas elles sont faites de bonne foi. Après vérification, on constate souvent que la situation n'était pas tout à fait claire.

Par ailleurs, bien souvent lorsque l'inspecteur arrive sur place, c'est pour constater que les réparations provisoires ont été effectuées. La difficulté c'est qu'on n'impose jamais d'amende. Aux États-Unis par contre les compagnies ferroviaires sont passibles d'amendes lorsque les règlements ne sont pas appliqués. Or à ma connaissance, on n'a jamais imposé d'amende aux sociétés ferroviaires au Canada.

M. McDermid: Il est évident que ceux qui font une réclamation la croient fondée; là n'est pas la question. Il s'agit de problème, de sécurité et notamment des carences qui peuvent donner lieu à des réclamations légitimes, par exemple, une mauvaise façon d'accrocher les wagons, ou le transport dans un même convoi d'explosifs et de produits toxiques. Voilà ce qui devrait faire l'objet d'inspections sur-le-champ. Il est en effet inutile de revenir six mois plus tard lorsque les convois ont été assemblés au moins une douzaine de fois depuis lors.

[Texte]

ately. I mean, that is not something we can look at six months down the road after the train has gone out and has been reassembled ten times; that type of complaint. Is there any way we can get a handle on how many you might have of that nature in a year?

• 1600

Mr. Abbot: Well, if I could comment on that then, Mr. McDermid. You see our position is that if the Canadian Transport Commission is going to enforce on the basis of having complaints come to them—you are probably not going to get that type of complaint because one has to remember that we are talking about railroaders and railroaders move trains. And we are also talking about employees vis-à-vis supervisors. Now there may be an unsafe condition, even to the employee really, but the point is this; he has to do what his supervisor says and if he says “look, there is something wrong here” and the supervisor says “well, okay, we will stop that car next time in my view that bad car should go because we have to get freight 900 moving on the line”, it is going to go. I might add, if I can get points in here of all of our pet peeves, that one of our peeves is that the running trades employees should be covered by Part IV of the Canada Labour Code. An employee then could use the apprehended danger section of that and he could say, “I am not taking out that train”, and have an inspector from the occupational health department of labour come down” and he would be valid under the Canada Labour Code and could not be suspended. But our running trades employees do not have that protection because they are excluded from the Canada Labour Code, so you cannot even do that. So the type of complaints that you are talking about—if a carman is doing an inspection on a train and he thinks it should not be done the way it is being done and he complains to the supervisor, the supervisor says “look, buddy, you do what you are told and complain after” or whatever. So you then get into a habit of these things happening, because the average employee is just doing a job. You know he is not going to start going on crusades. So that is the problem.

Mr. McDermid: One last question.

The Chairman: One last question, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I am enjoying this immensely but I know some of my colleagues want to get on as well.

My final question is this: Is the Canadian Railway Labour Association generally happy with the Canadian Transport Commission? Have you had good co-operation with them, or do you feel that they need a major shakeup in there?

Mr. Abbot: Well... I must answer that question, Mr. McDermid, this way; the Canadian Railway Act as set out is an excellent piece of legislation and has the powers in it, in our view, that would give a quasi-judicial body all the powers it needs to reasonably protect the safety of the railways, without question. We have had co-operation with the Railway Transport Committee. In our view the Act is there; the structure is good, but the commission has not been assertively regulating; they have simply been letting the railway companies run their own show, introduce technologies and simply saying that it is

[Traduction]

Combien de réclamations légitimes de ce genre avez-vous par an?

M. Abbot: Si la Commission canadienne des transports appliquait le règlement en fonction des réclamations qui lui parviennent, il faudrait s'attendre à voir ces réclamations disparaître, car cela soulève toute la question des rapports entre employés et surveillants, les employés en l'occurrence étant les cheminots. Lorsqu'un cheminot signale un défaut au surveillant, ce dernier peut malgré tout décider de passer outre, en prétextant que la marchandise doit être expédiée, les réparations étant donc remises à plus tard. A ce propos, j'estime que le personnel roulant devrait être assujéti aux dispositions du chapitre 4 du code canadien du travail. Si tel était le cas, un employé pourrait invoquer l'article concernant le risque imminent pour refuser de faire rouler un train jusqu'à ce qu'un inspecteur du ministère du Travail vienne constater sur les lieux; l'employé en question serait ainsi couvert par le code canadien du travail et ne pourrait pas être frappé de suspension. Or actuellement, le personnel roulant n'a pas cette possibilité, étant exclu des dispositions du code canadien du travail. Nous recevons donc, entre autres, des réclamations de conducteurs qui après s'être plaints aux surveillants de tels ou tels défauts, se font dire d'obéir d'abord et de réclamer ensuite. Il ne faut pas oublier que l'employé moyen pense surtout à faire son boulot et non pas à lancer des croisades.

M. McDermid: Une dernière question.

Le président: Allez-y monsieur McDermid.

M. McDermid: C'est tout à fait passionnant, mais je sais que mes collègues aimeraient eux aussi participer à la discussion.

Est-ce que dans l'ensemble, vous approuvez les activités de la Commission canadienne de transport? Vos relations sont-elles satisfaisantes, ou bien au contraire estimez-vous qu'il y aurait beaucoup à faire pour améliorer la situation?

M. Abbot: En principe, la Loi sur les chemins de fer est excellente; elle accorde en effet suffisamment de pouvoirs à la Commission canadienne des transports pour permettre à cette dernière de veiller à la sécurité du transport ferroviaire dans notre pays. Par ailleurs, nos rapports avec le Comité des chemins de fer ont toujours été excellents. Ce n'est donc pas la loi qui cloche mais la Commission qui applique pas le règlement de façon assez stricte; elle laisse les compagnies sociétés ferroviaires agir à leur guise, notamment en ce qui concerne l'adoption de technologies nouvelles, lesquelles d'après les

[Text]

an addition to the rules we have. They permitted the railway companies to introduce a complete new technology in dispatching trains by radio, without a regulation of the Canadian Transport Commission. The railway companies can by bulletin ... at any point in time issue that bulletin. It may be in violation of an existing regulation or it may not; that question is academic because, even if it was, there is no way the Canadian Transport Commission knows about it because they do not have to approve these regulations before they are implemented. A concise answer to your question: we are not happy with the way the CTC has enforced and has regulated the railway companies. We have had co-operation with them but it has been a co-operation that has no force. In other words we cannot strike because of this, and we have co-operated and we continue to co-operate. We do not see any great problem with the Act but we certainly see a problem with the attitude of the commission and the way it has regulated the railways since its inception.

Mr. McDermid: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Penner.

Mr. Penner: Thank you, Mr. Chairman.

Just a couple of brief questions. Before I get into those, however, I too would like to welcome representatives of the Canadian Railway Labour Association. I think all members of the committee would agree that their view of this bill is certainly crucial to our adopting it in committee or altering it in any particular way. This morning, before this committee, Professor Lukasiewicz argued that with respect to Bill C-18 he could not see how it could contribute significantly to the safety of moving dangerous goods unless there were new standards reflecting modern technology and operating practices and unless they were established and enforced, particularly with the railways.

• 1605

I am sure I do not need to tell members of the Canadian Railway Labour Association about the writings of Professor Lukasiewicz but, for the record, he argues that Canadian rail transportation is slow and inefficient and dangerous. I think he used the term this morning, if I am not mistaken, Mr. Chairman, "obsolete" in such areas as traction, suspension, structural efficiency, track construction, signalling, traffic control and so on.

Now, the brief presented to us by the Canadian Railway Labour Association concerns itself primarily with the handling of dangerous goods and with the procedures to be followed when accidents occur. I wonder if the committee could have an expression of opinion from the association with respect to how effective this bill will be, given some of the concerns that have been expressed by Lukasiewicz and others, others being those that work on the railway, about the state of the technology at the present time.

Mr. Abbott: Well, I think in my opening remarks I simply said, and I will repeat again, that this bill will in no way make the operation of the railway in general terms any safer, that the bill cannot possibly do that, and that goes without ques-

[Translation]

sociétés, constituent une simple addition aux règlements existants. Ainsi les compagnies ferroviaires ont été autorisées à utiliser une nouvelle technique de dispatching par radio, sans que la Commission canadienne des transports ait prévu un règlement afférent. Les compagnies ferroviaires sont libres de prendre pareille décision, même lorsque cela contrevient à un règlement existant; de toute façon, la Commission canadienne des transports n'en saurait jamais rien, n'étant pas tenue d'approuver les nouvelles techniques avant leur mise en vigueur. Nous n'approuvons pas la façon dont la Commission canadienne des transports réglemente les sociétés ferroviaires. Les rapports qui existe entre nous sont vides de sens, vu que ce genre de réclamations ne peuvent pas donner lieu à grève. Ce n'est donc pas la loi qui cloche mais la façon dont les sociétés ferroviaires sont réglementées par la Commission canadienne des transports.

M. McDermid: Merci monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Penner.

M. Penner: Merci monsieur le président.

Avant de vous poser des questions, je tiens à souhaiter la bienvenue aux représentants du Syndicat canadien des cheminots. Je crois que tous les membres du comité conviendront que votre avis sur ce projet de loi est essentiel dans nos délibérations. Ce matin, le professeur Lukasiewicz a dit qu'il ne voyait vraiment pas comment le Bill C-18 pourrait considérablement améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses si l'on n'établissait pas de nouvelles normes tenant compte de la technologie et des méthodes modernes touchant les chemins de fer.

Je n'ai pas besoin de dire à l'Association des syndicats des cheminots canadiens ce qu'a écrit le professeur Lukasiewicz mais il prétend que les transports par chemin de fer sont, au Canada, lents, inefficaces et dangereux. Il a même dit, si je ne m'abuse, «désuets» pour ce qui est de la traction, de la suspension, des structures des voies, de la signalisation, du contrôle du trafic, etc. . .

Le mémoire de l'Association des syndicats des cheminots canadiens porte essentiellement sur la manutention des marchandises dangereuses et sur les procédures à suivre en cas d'accident. L'association pourrait-elle dire au comité si, à son avis, le projet de loi tient bien compte de la technologie moderne après ce que nous ont dit Lukasiewicz et d'autres qui travaillent aux chemins de fer.

M. Abbott: Je crois avoir dit qu'à notre avis ce projet de loi ne rendra pas plus sûr le transport par chemin de fer, que le projet de loi ne peut évidemment rien tout seul. Nous jugeons toutefois que c'est une amélioration pour ce qui est du contrôle

[Texte]

tion, in my mind. We believe this is an improvement in the control of packaging and inspection of commodities before they go on rail, but if you do not have proper supervision, I would say, on road as well as on rail and on sea, once you have done the proper things to ensure that the packaging, the containerization, et cetera, is correct, then one has to rely on the safety of the mode that you are going on, which is the condition of your roads, your air traffic control, your rail system, your signal system, all-encompassing. I suppose you have heard of the 1970 Railway Safety Enquiry, which is an extensive enquiry that heard evidence to the fact that hot box detectors had been the cause of four accidents prior to the safety enquiry, and the hot box detectors were an effective technology in the recognition of hot boxes and preventing them. Then some ten years go by and we have an accident like Mississauga that was caused by a hot box. Now, roller bearing are on the best type, and we still have this inferior technology being used in Canada. If you have a beautifully inspected and well placarded dangerous commodity and it is moving in a train and you have another car in that train that has a hot box that the track is not up to standard, then you are going to have a spill. So I would say that the railways have to be regulated by the CTC, and they are the ones who should enforce these new technologies upon the railways. But, there is another question that one cannot avoid here, that if you are going to have modern technology for the safety of the public and employees in Canada as it comes onstream and you want to have that overnight, it may take a whole bundle of capital. Now that bundle of capital has to come from somewhere. If we turn around and say to the Canadian National or the Canadian Pacific. "We want you tomorrow to put X device all across the country because that is a beautiful device and it makes you rather safe" and that is going to cost X millions of dollars, someone has to find that capital.

• 1610

Now of course there are two alternatives to that. One is interference and subsidy by the government to the railways to assist them in doing that, and the other one—of course I am just being perfectly logical here, I am not advocating either position—may simply be that the time has come that the railways should be completely owned by the state and then you will find the capital and take the profits to do it. As I say, I am not advocating either, but these are simply the two alternatives.

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: Regarding your last point with respect to financing, we did examine that in the hearing this morning and that of course is the central issue: how you can begin to upgrade 10,000 miles of track at a cost of somewhere between \$500,000 and \$1 million per mile, which were the figures we were given this morning.

Your answer is an excellent one, and the point that I wanted to be brought out is that this bill is a step in the right direction but it certainly has to be seen in some perspective, that if we want to give the public the assurance that dangerous goods are going to be transported safely, that this legislation is not going

[Traduction]

des emballages et de l'inspection des marchandises avant qu'elles soient chargées sur les trains mais s'il n'y a pas la supervision voulue sur les routes, les voies ferrées et en mer, même si les emballages, les colis, etc., sont convenables, on n'arrivera à rien. Il faut s'occuper de la sécurité du mode de transport lui-même et notamment de l'état des routes, du contrôle du trafic aérien, des réseaux ferroviaires, du système de signalisation, de tout le bazar, quoi! Vous avez sans doute entendu parler de l'enquête sur la sécurité des chemins de fer en 1970. On y a dit que les détecteurs de chauffage de boîtes étaient à l'origine de 4 accidents et que ces détecteurs étaient une technique efficace pour reconnaître et empêcher le chauffage des boîtes. Puis, dix ans après, nous avons un accident comme Mississauga provoqué par le chauffage d'une boîte. Les roulements à bille ne sont pas ce qu'il y a de mieux mais c'est encore ce qu'on utilise. Si vous avez un produit dangereux très bien inspecté et très bien indiqué qui est transporté par train et que ce train comporte un autre wagon dont la boîte chauffe ou que la voie ferrée n'est pas en état, vous aurez des ennuis. Je pense donc que les chemins de fer doivent être réglementés par la CCT qui devrait les obliger à adopter ces nouvelles techniques. Or, il faut bien savoir que l'on ne peut, du jour au lendemain, s'attendre à ce que ces techniques modernes de sécurité soient adoptées. Cela coûte extrêmement cher. Il faut que quelqu'un paye. Si nous voulons dire au Canadien National ou au Canadien Pacifique d'installer immédiatement tel ou tel appareil dans tout le pays parce que cela améliore la sécurité et que cela va coûter un nombre X de millions de dollars, il faut que le capital vienne de quelque part.

Il y a évidemment deux solutions. D'une part, des subventions gouvernementales pour aider les chemins de fer dans cette entreprise, d'autre part, et je ne fais là que raisonner, sans dire que je préférerais une solution ou une autre, décider tout simplement de nationaliser les chemins de fer, puisque alors vous utiliserez leurs bénéfices à des fins semblables. Je répète que je ne préconise ni une solution ni l'autre mais que ce sont les deux possibilités que j'entrevois.

Le président: Monsieur Penner.

M. Penner: Vous venez de parler du financement et nous avons justement examiné la question ce matin. Elle est essentielle: comment améliorer 10,000 milles de voies, alors que cela coûte entre un demi-million et un million de dollars le mille?

Votre réponse est donc tout à fait juste et ce que je voulais entendre, c'est que ce projet de loi représentait un pas dans la bonne direction, mais devait être considéré dans un certain contexte. Si nous voulons assurer le public que les produits dangereux seront transportés en toute sécurité, cette loi ne

[Text]

to solve all those problems, that there is some massive investment required in this country by or for our railroads, as the case may be, and that is one of the ways in which the public can be much more reassured that there will not be derailments or other kinds of accidents which will put communities and employees in jeopardy.

So I thank you for that answer underlining the role that this bill can play, which is in my view an important one but fairly modest.

I have just one other question which is a little more particular than the general question I began with. It has to do with the movement of radio-active material. In another hearing this morning Mr. Beare from the Atomic Energy Control Board advised us that with the transportation of radio-active material the responsibility for the safety in moving this material lay with the shipper and the carrier, that AECB inspectors rarely look at these shipments, since their job is to deal with the licensee who is manufacturing the goods.

Do you know whether anyone inspects these materials before they are put on the train, and when they are on the train is the crew aware that such material is on board?

Mr. Abbot: I would have to say that I have no direct knowledge of what happens and whether and when radio-active materials are moving by rail, quite frankly, but perhaps some of my colleagues can answer that question. Does anyone have any knowledge about radio-active material and what happens with it?

The Chairman: Mr. McDuffe can answer at least one part of it.

Mr. McDuffe: I, too, do not have any knowledge about the first part of your question, Mr. Penner, as to whether or not the material is inspected prior to going on the train but, as to the second part, when you ask whether the crew were aware, the crew is supposed to be aware but in fact very many times they are not aware even that they are carrying atomic material or radio-active material at all, and we have some rather frightening stories that we could relate in that regard. But I will just leave it with you at that, that they are supposed to know but it does not always work out that way in fact.

• 1615

Mr. Penner: Would it be in order to ask you to share with the committee one of these frightening stories?

The Chairman: It is quite in order.

Mr. McDuffe: I do not mind telling you the one, and it was one case where the crew did not know that they had this radioactive material. They were stopped because they had a car on fire, not a hotbox, although I guess it was a hotbox and it had spread to the car and the car itself was on fire. They hurriedly stopped and separated it from the rest of the train. They called the local fire department. The local fire department came down. You know, if you watch firemen, the first thing they do is get their axes out and start chopping everything and that is, indeed, what they did. The car was burning and they chopped away at it, got it open, and there was this

[Translation]

résoudra pas tous les problèmes, car il y aurait des investissements énormes à faire par ou pour les chemins de fer. Cela permettrait évidemment de rassurer le public, de lui dire qu'il n'y aura plus de déraillements ni d'autres accidents menaçant la population et les employés.

Je vous remercie donc d'avoir souligné le rôle du projet de loi qui, bien qu'il soit important, reste assez modeste.

J'aurais encore une question qui est peut-être un peu plus précise que la première. Il s'agit du transport de matières radioactives. Au cours d'une autre séance, ce matin, M. Beare, de la Commission de contrôle de l'énergie atomique, nous a signalé que la responsabilité de la sécurité du transport des matières radioactives relevait de l'expéditeur et du transporteur, que les inspecteurs de la commission examinaient rarement ces expéditions, étant donné que leur travail consistait à s'occuper du détenteur de permis qui fabrique les marchandises.

Savez-vous si quelqu'un inspecte ces matières avant qu'elles soient chargées dans un train et quand elles le sont, si l'équipage est au courant?

M. Abbot: Je dois vous dire que je ne sais pas personnellement ce qui se passe et si les matières radioactives sont transportées par train, mais il y a peut-être un de mes collègues qui est mieux au courant. Quelqu'un a-t-il quelques connaissances du transport des matières radioactives?

Le président: M. McDuffe peut répondre à au moins une partie de la question.

M. McDuffe: Je ne pourrai, en effet, répondre à la première partie de votre question, monsieur Penner; je ne sais pas si ces matières radioactives sont inspectées avant d'être chargées à bord d'un train, mais quand vous demandez si l'équipage est au courant, je vous réponds qu'il devrait l'être, mais qu'en fait, il arrive très souvent qu'il ne le soit pas, qu'il ne sache même pas qu'il transporte des matières atomiques ou radioactives, et nous pourrions vous raconter des histoires assez effrayantes à ce sujet. Je n'entrerai toutefois pas dans les détails et me contenterai de vous dire que l'équipage devrait être prévenu, mais qu'il ne l'est pas toujours.

M. Penner: Pourrait-on vous demander de nous raconter une de ces histoires effrayantes?

Le président: C'est tout à fait permis.

M. McDuffe: Je vous raconterai qu'un jour, l'équipage, ne sachant pas qu'il transportait des matières radioactives, avait dû arrêter le train à cause d'un incendie dans un wagon, non pas à cause d'un chauffage de boîte, même si c'est ainsi que cela avait commencé. C'était tout le wagon qui brûlait. On a donc en vitesse arrêté et séparé le wagon du reste du train. On a appelé les pompiers locaux. Ils sont arrivés. Vous savez ce que font les pompiers: ils sortent immédiatement leurs haches et commencent à tout découper, et c'est ce qu'ils ont fait. Le wagon brûlait, ils l'ont découpé, ouvert et ont trouvé un paquet qui brûlait. Ils ont commencé à le découper lui aussi, et une

[Texte]

parcel in there and it was burning. They started chopping that away. They chopped it and, when they got the outside portion of it chopped away, there was the warning, "dangerous radioactive material". They all promptly jumped on their fire wagons and ran away to the nearest atomic energy plant, which was near by, and got themselves decontaminated. I presently have that before the Canadian Transport Commission for investigation.

To prove a previous point that I was making to Mr. McDermid, that was many months ago and it is still under investigation. Prompt and very serious investigation was to take place, but I have not heard the answer as to why they did not know that that was on the train. Our people had no knowledge that it was there. Certainly, the firemen might have been a little more circumspect in the use of their axes had they known that it was a radioactive container they were attacking. Happily—and, of course, I do not put too much faith in this—they tell us that everybody was suitably decontaminated and no one would suffer any ill effects from this.

It is this type of thing that leads us to have little faith in these regulations that say, you must know.

If someone comes here and tells you that the crews always know what is in these cars, I can assure you that they do not always know.

Mr. McDermid: On a point of clarification, if I might, Mr. Penner?

We are told that all these trains have a manifest and that the manifest is in the caboose where the conductor, I would imagine, has control of it. Would not the manifest say what the train is carrying and what position it is in?

The Chairman: Mr. McDuffy.

Mr. McDuffe: That is a logical conclusion but there, again, it is a false conclusion, because for one thing you are shipping so many articles now in containers and piggy-back cars. There are loaded away from the railway, have nothing to do with the railway. The containers may come from France or Europe, or Africa, you do not know where they come from. They come by sea or by air. They are off-loaded at the coast, they are loaded onto a car, and all that the railway gets is one container from Halifax to Ottawa or Vancouver, wherever it may be going. What actually is in there, nobody knows, and it may very well be any one of these 5,000 or 6,000 dangerous commodities or chemicals that we are using every day in the world—and they are growing every month, so they tell me, in numbers. We do not have any knowledge of what is in there, nobody does except the person who shipped it. There are no regulations requiring a statement to be given to the carrier stating what is actually in that container. So here you are running across the country with whole trainloads of them. All you know, or all you may know, is that you have a container going from Halifax to some person in Edmonton, or wherever.

Mr. McDermid: And the inside container is not placarded, is that what you are saying?

Mr. McDuffe: It may be.

Mr. McDermid: The outside, I am not talking about the little container inside, the outside?

[Traduction]

fois qu'ils l'ont eu ouvert, ils ont trouvé l'avertissement «matière radioactive dangereuse». Ils se sont alors tous précipités dans leurs camions de pompiers pour aller à la centrale atomique la plus proche se faire décontaminer. La Commission canadienne des transports fait actuellement enquête là-dessus.

Cela prouve, comme le disait M. McDermid, que les enquêtes ne vont pas très vite, puisque l'incident s'est produit il y a plusieurs mois. On devait mener rapidement une enquête très sérieuse, mais je ne sais toujours pas si, oui ou non, on savait ce que contenait le train. Nos adhérents, en tout cas, ne le savaient pas. Évidemment, peut-être que les pompiers auraient été un peu plus prudents s'ils avaient su qu'ils s'attaquaient à des matières radioactives. Heureusement, et évidemment je ne veux pas trop y croire, on dit que tout le monde a été convenablement décontaminé et que personne ne souffrira de cet incident.

C'est le genre de chose qui nous fait un peu douter de l'efficacité de tels règlements.

Si quelqu'un vient ici vous dire que l'équipage sait toujours ce que contient les wagons, je puis vous assurer qu'il n'en est rien.

M. McDermid: J'aimerais avoir une précision, si vous permettez, monsieur Penner.

On nous dit que tous ces trains contiennent une lettre de voiture dans le wagon où se trouve le chef de train. Cette lettre n'indique-t-elle pas ce que transporte le train et où se trouvent les marchandises?

Le président: Monsieur McDuffy.

M. McDuffe: Ce serait logique, mais là encore, ce n'est pas la réalité, car, d'une part, vous pouvez maintenant expédier tellement d'articles différents par conteneurs et wagons rail-route que tout est chargé sans que les chemins de fer n'interviennent. Les conteneurs peuvent venir de France, d'Europe ou d'Afrique, vous n'en savez rien. Ils arrivent par air ou par mer. Ils sont déchargés sur un wagon sur la côte et tout ce que reçoivent les chemins de fer, c'est un conteneur venant d'Halifax et allant à Ottawa ou Vancouver, par exemple. Ce qu'il contient, personne n'en sait rien, et ce pourrait très bien être certains des 5 ou 6,000 produits dangereux ou chimiques que nous utilisons tous les jours; et il y en a, dit-on, toujours davantage. Nous ne savons absolument pas ce qu'ils contiennent, personne ne le sait, sauf celui qui les a envoyés. Aucun règlement n'exige que l'on communique au transporteur le détail de ce qui se trouve dans le conteneur. Quand vous traversez le pays avec des chargements complets de conteneurs, tout ce que vous savez, et encore, c'est que vous avez un conteneur qui vient d'Halifax et qui est destiné à quelqu'un à Edmonton, ou ailleurs.

M. McDermid: Et le conteneur ne porte aucune indication utile, dites-vous?

M. McDuffe: Si, quelquefois.

M. McDermid: Je parle de l'extérieur, pas du petit conteneur à l'intérieur.

[Text]

Mr. McDuffe: No.**Mr. McDermid:** It is not placarded?**Mr. McDuffe:** Not necessarily, it may be placarded.**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Penner.**The Chairman:** Even if it contains a dangerous good, Mr. McDuffe, it may not be placarded?

• 1620

Mr. McDuffe: That is correct, sir. We may not have any knowledge here of what is in that car at all.**The Chairman:** I must say, I find that incredible. I will let Mr. Benjamin pursue that, if he wishes, or whatever he wishes.**Mr. Benjamin:** Mr. McDuffe is perfectly right. I took issue with Mr. McRae, at an earlier meeting of the committee, regarding the consists of the trains that conductors get. If it is goods originating and terminating in Canada, invariably the contents of the car are on the waybill and on the consists. But if it is a foreign shipment, if there is no international convention or no requirement on the international shipper to placard that container, we receive it as a container and then away it goes across our country without proper knowledge of what the hell is exactly inside that container.**Mr. McDermid:** That is a statement of fact you are making.**Mr. Benjamin:** That is my impression. Just all I am doing is reinforcing what Mr. McDuffe said.**Mr. McDuffe:** I agree with that.**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to return to this business of inspectors. There are two things I want to suggest to my colleagues in the committee, one is they should read the Railway Act, if they have not already done so. I pick it up once every year or two to refresh my memory and I still do not know all that is in it. But there is ample authority and provision there. I think Mr. Abbot is perfectly right, that we can pass all the legislation we like about the transportation of dangerous goods, and that will be fine for the containers and the packaging, and the labelling and the warnings and everything else—and here, I hope the committee does not get any misconception or anybody else that it is just railways, it is every mode of transportation—but if, in their actual operating practices, they are taking shortcuts or are not, in fact, taking the precautions required for the actual movement of dangerous goods, then all the safe packaging and labelling and warnings and advance notices are not going to be of much use to anybody until after you have had a mishap.

Section 263 of the Railway Act says:

The Company shall . . .

not "may"

provide suitable accommodation for all traffic offered.

That is a section that is pretty well all-encompassing. But the Canadian Transport Commission, for decades, have never enforced that, and still do not. I think either Mr. Abbot or Mr. McDuffe said the railways have pretty well been left to operate as they see fit, and that is exactly the case.

[Translation]

M. McDuffe: Non, en effet.**M. McDermid:** Il ne porte aucune indication?**M. McDuffe:** Pas nécessairement, c'est quelquefois indiqué.**M. McDermid:** Merci, monsieur Penner.**Le président:** Monsieur McDuffe, même s'il contient des produits dangereux, cela n'est pas nécessairement indiqué?**M. McDuffe:** C'est cela, monsieur. Il arrive que nous ne sachions absolument pas ce que contient le wagon en question.**Le président:** Je dois dire que je trouve cela incroyable. Je vais laisser M. Benjamin poursuivre.**M. Benjamin:** M. McDuffe a tout à fait raison. C'est bien ce que j'avais affirmé à M. McRae à l'occasion d'une autre séance où nous discutons des lettres de voiture que l'on remet aux chefs de train. Si les marchandises ne sortent pas du Canada, le contenu du wagon est indiqué sur la feuille de route et sur la feuille de voiture. Mais s'il s'agit d'un envoi étranger, s'il n'y a pas de convention internationale ou d'exigence particulière touchant les indications à mettre sur les conteneurs, nous les recevons tels quels et les envoyons vers leur destination sans trop savoir ce qu'ils contiennent.**M. McDermid:** Vous nous décrivez là la situation?**M. Benjamin:** C'est en tout cas l'impression que j'ai. Je confirme simplement ce que disais M. McDuffe.**M. McDuffe:** Je suis d'accord là-dessus.**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais revenir à la question des inspecteurs. Je suggérerais à mes collègues du Comité, d'une part, de lire la Loi sur les chemins de fer, s'ils ne l'ont pas déjà fait; je la reprends tous les ans pour me rafraîchir la mémoire et je ne sais toujours pas tout ce qu'elle contient. Mais je puis dire qu'elle comporte énormément de dispositions habilitantes. M. Abbot a tout à fait raison, nous pouvons adopter toutes les lois que nous voulons sur le transport des marchandises dangereuses, ce sera très bien pour les conteneurs et les emballages, l'étiquetage et les avertissements, etc., à donner—et que personne n'aille croire que cela ne touche que les chemins de fer, c'est la même chose pour tous les modes de transports—mais finalement, tout le monde prend des raccourcis et néglige certaines des précautions nécessaires pour le transport des marchandises dangereuses, si bien que toutes les conditions d'emballage, d'étiquetage, d'avertissement et d'avis préalable ne serviront à rien tant qu'il n'y aura pas eu d'accident.

L'article 263 de la Loi sur les chemins de fer stipule que:

La compagnie doit . . .

et non pas «peut»

fournir des installations suffisantes et convenables pour toutes les marchandises présentées.

C'est un article très global. Or, la Commission canadienne des transports néglige depuis des dizaines d'années de faire appliquer cet article. M. Abbot, ou M. McDuffe, a dit que les chemins de fer pouvaient en fait s'organiser comme ils le souhaitent.

[Texte]

On the matter of inspection, Mr. Chairman—I have got the estimates from 1977-78, 1978-79, 1979-80, and 1980-81, under two administrations—I would urge my colleagues from the government side of the House to make sure that their Minister of Transport does have some success with Treasury Board. I would like to remind the Committee again, in the government of last year, the reduction of rail safety personnel in the CTC was from 107 down to 105. The reduction for the current year is down from 105 to 100. And of those 100, 25 of them have to do with the grade-crossing administration. So we only have 75 inspectors for the tens of thousands of railway lines in this country. And everytime you go to the minister, he tells you they will not give us the money. So here is an opportunity for this committee to unanimously say to the government about the matter of money, the provision of resources for the CTC; and secondly, in your own respective caucus, you can raise a little hell with whoever has to do with the authorizing of funds out of Cabinet.

Mr. Chairman, Mr. McDuffe was perfectly right, I am making a speech.

The Chairman: We have noticed, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. McDuffe is perfectly right. He and Mr. Abbot and all the other gentlemen from the railway brotherhoods know that they do not need to educate me, and I should say too that they do not need to educate Mr. Parker, because he is a railway conductor. The reason he is not here is he is supposed to be making a speech in the House, otherwise he would be here.

When you require, by regulation, the application of certain new technology for the transportation of dangerous goods, you require a large capital expenditure. And that is a lot of dollars, whether it is hotbox detectors or anything else. Here is something else where the transportation policy of successive governments has failed. Canadian National was instructed by the government, as a matter of policy several years ago, to start making a profit, and they do not operate any differently from CP anymore and they have not for years. But when the government as a matter of policy... for example, Canadian Pacific last year got an additional \$200 million in corporate tax deferrals in one year. They found a \$200,000 increase in the salary for the president of the company but they will not fix their tracks and their railway cars or put in hotbox detectors. All I can call that, Mr. Chairman, is plain, everyday, ordinary horse manure, to be polite.

• 1625

Canadian Pacific spent \$20 million buying a pottery factory in Syracuse, New York, to make dishes. They have spent over \$200 million in California in the last two years, buying shopping centres, condominiums and parking lots but they will not fix their tracks, they will not buy the equipment, and they are laying off thousands of people every year.

Now if you are going to have the regulations, we can pass this bill and other bills like it, but if you are not going to enforce them, then we are wasting our time. The railway

[Traduction]

Pour ce qui est des inspections, monsieur le président, j'ai ici le budget de 1977-1978, 1978-1979, 1979-1980 et 1980-1981, de deux gouvernements, donc, et j'exhorte mes collègues de la majorité à s'assurer que leur ministre des Transports remporte quelques succès auprès du Conseil du Trésor. Je rappellerai au Comité que le gouvernement précédent avait prévu de diminuer le personnel de sécurité de la CCT, qui passait de 107 à 105 personnes. Cette année, il ne s'agit plus de 105 personnes, mais de 100. Et là-dessus, 25 s'occupent du passage d'une classe à l'autre. Nous ne disposons donc que de 75 inspecteurs pour les dizaines de milliers de voies ferrées utilisées au pays. Chaque fois que vous posez la question au ministre, il vous rétorque qu'on ne veut pas lui donner les fonds suffisants. C'est donc une occasion où le Comité devrait, à l'unanimité, déclarer au gouvernement qu'il doit augmenter le budget de la CCT; deuxièmement, chacun d'entre vous, dans son groupe parlementaire respectif, peut reprendre la question auprès de ceux qui peuvent avoir quelque influence sur l'autorisation des dépenses par le Cabinet.

Monsieur le président, M. McDuffe avait tout à fait raison, je fais là un discours.

Le président: Nous l'avions remarqué, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Il a bien raison. Lui, M. Abbot et tous les représentants des syndicats des cheminots savent qu'ils n'ont pas besoin de m'éduquer ni d'éduquer M. Parker, qui est chef de train. S'il n'est pas ici, c'est bien parce qu'il doit faire un discours à la Chambre.

Quand un règlement exige l'application de certaines nouvelles techniques pour le transport de marchandises dangereuses, cela entraîne d'importantes dépenses. Cela coûte cher, qu'il s'agisse de détecteurs de chauffage de boîte, ou d'autre chose. Voici encore un domaine où la politique des transports des gouvernements successifs a échoué. Il y a plusieurs années, le gouvernement avait demandé au Canadien National de commencer à réaliser des bénéfices, et le mode d'exploitation de cette société ne diffère plus de celle du CP, cela, depuis des années. Cependant, lorsque, par politique, le gouvernement... par exemple, l'an dernier, le Canadien Pacifique a bénéficié d'un report d'impôts de 200 millions de dollars. Cette société a trouvé \$200,000 pour augmenter le traitement de son président, mais elle refuse de réparer ses voies et ses wagons ou de mettre en place des détecteurs de chauffage de boîte. C'est purement et simplement dégoûtant, monsieur le président, et je suis poli.

Le Canadien Pacifique a dépensé 20 millions de dollars pour l'achat d'une faïencerie à Syracuse, dans l'État de New York. Il a dépensé plus de 200 millions de dollars en Californie au cours des deux dernières années pour acheter des centres commerciaux, des condominiums et des terrains de stationnement, mais il ne répare pas ses voies ferrées, il n'achète pas de matériel et il licencie des milliers de gens chaque année.

Certes, nous pouvons établir une réglementation, nous pouvons adopter ce projet de loi et d'autres semblables à celui-ci, mais si nous ne veillons pas à ce qu'ils soient appliqués, nous

[Text]

brotherhoods have appeared before this committee since the 1940s on this issue and all the issues related to it. They have been ignored continually through the lack of the enforcement of the law, the enforcement of the regulations and a requirement on the railway industry. I might say, Mr. Chairman, that it is not only the railways, it is the other modes of transportation as well so let us not just pick on the one.

Unless and until we require the railroads to use the financial resources they already have, and unless and until we provide the personnel . . . I also want to say on the matter that was raised by my colleague earlier, when I came in, about adequate inspectors, where do you get them? The experience has been that too many people in the regulatory agencies have come from the railway or other modes of transportation management and the whole orientation is for the welfare, the good order and the profitability of the management of the company. If you want employees who know something about this, they are going to need some additional training, and I think you are then going to have to provide them with good pay and portability of their pensions. If they do not get that, why the hell should they take a job with the CTC and lose 20 or 30 years of pension rights? And they are experienced transportation people.

If you do not fit all of this into the enforcement of regulations on the transportation of dangerous goods, the committee might as well quit now and send the bill back to the government and tell them to do what they like with it. That is the end of my speech.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin: If there are any comments from my colleagues, I would like to have them.

The Chairman: Mr. Abbot, did you want to say amen to that?

Mr. Abbot: Mr. Chairman, if I can take Mr. Benjamin's dissertation as from a questioner, one comment I would make would be that this is the first time I have heard or read of Mr. Benjamin making a speech where he has not thrown the baby out with the bath water, so that I like.

But if I can say on inspection, as Mr. Benjamin highlighted, just an example out of what Mr. Benjamin said, that perhaps the vice-president of the Brotherhood of Railway Carmen, Mr. Raymond, could comment. These are the people who in fact do the inspections. In the Mississauga incident, at London, that train was inspected by a carman. The inspection of trains on the track are done by carman. In addition, the other section of the carman's trade is the maintenance of the cars in the shop. But I think Brother Raymond would like to comment on the fact that the railway companies, as I understand it, are just laying off x number of people in this very important area of inspection. Perhaps you would like to say something on that.

The Chairman: Mr. Raymond.

Mr. Paul Raymond (Vice-President, Brotherhood of Railway Carmen): Mr. Chairman, I was tempted initially to answer some of the question asked by this gentleman across,

[Translation]

perdons notre temps. Depuis les années quarante, les syndicats de cheminots se plaignent de ce problème, et d'autres qui s'y rattachent, devant ce Comité. On passe perpétuellement outre à leurs revendications en n'obligeant pas les compagnies de chemins de fer à se conformer à la loi et à la réglementation. Je dois dire, monsieur le président, que les compagnies de chemins de fer ne sont pas les seules coupables et que d'autres secteurs des transports le sont aussi.

Tant que nous n'exigerons pas des compagnies de chemins de fer qu'elles se servent des ressources financières dont elles disposent déjà et tant que nous n'aurons pas le personnel voulu . . . où trouve-t-on les inspecteurs compétents, comme le demandait son collègue, tout à l'heure, lorsque je suis arrivé? On a pu constater que les organismes de réglementation ont recruté trop de gens parmi les cadres des compagnies de chemins de fer ou des autres secteurs des transports, de sorte qu'ils avaient uniquement en vue l'intérêt, le bon ordre et la rentabilité de la compagnie. Si l'on veut des employés compétents dans ce domaine, il faut leur donner un supplément de formation et leur assurer ensuite un bon salaire et la possibilité de transférer leur pension, sinon, pourquoi, diable, accepteraient-ils un poste à la CCT qui leur ferait perdre 20 ou 30 années pour leur pension? Ce sont des gens compétents en matière de transport.

Si vous ne tenez pas compte de tout ces éléments dans l'application de la réglementation concernant le transport des produits dangereux, aussi bien s'en aller et renvoyer le projet de loi au gouvernement en lui disant d'en faire ce qu'il veut. C'est la fin de mon discours.

Le président: Merci.

M. Benjamin: Si mes collègues ont des remarques à faire, j'aimerais les entendre.

Le président: Voulez-vous dire amen à cela, monsieur Abbot?

M. Abbot: C'est la première fois, monsieur le président, que j'entends M. Benjamin prononcer un discours sans jeter le bébé avec l'eau du bain; c'est pourquoi cela me plaît.

Cependant, en ce qui concerne l'inspection dont a parlé M. Benjamin, j'aimerais simplement reprendre un exemple qu'il a cité et je voudrais savoir ce qu'en pense, M. Raymond, vice-président de la Fraternité des wagonniers de chemins de fer. Ce sont eux qui, en fait, font les inspections. Le train qui a causé l'accident de Mississauga avait été inspecté à London par un wagonnier. Ce sont les wagonniers qui inspectent les trains sur les voies. Par ailleurs, le wagonnier est également responsable de l'entretien, en atelier, du matériel remorqué. M. Raymond voudrait sans doute confirmer que les compagnies de chemins de fer sont en train de licencier du personnel dans ce secteur très important qu'est l'inspection. Sans doute voudriez-vous dire quelque chose à ce propos.

Le président: Monsieur Raymond.

M. Paul Raymond (vice-président, Brotherhood of Railway Carmen): Au début, monsieur le président, j'ai failli répondre à certaines des questions de M. McDermid, qui est assis de

[Texte]

Mr. McDermid. I am in complete accord with what was said before that. Regardless of what law you will pass, if you do not put the backbone into it, it does not mean a thing.

An hon. Member: Right on.

• 1630

Mr. Raymond: Our people are responsible for the inspecting, maintaining and servicing of the equipment. Regardless of what legislation you pass to put in place all kinds of fancy regulations and requirements to be met for the movement of that sort of equipment or material across the country, if you do not ensure that the equipment transporting dangerous commodities is safe to travel from A to B, then your law does not mean a thing. It is just like allowing a car manufacturer to put a fancy automobile on the highway without having to meet any safety requirements for operating it.

We have experience. At one time these inspectors of the CTC used to consult with our people at the working points to find out what was going on. Not any more. The last I heard of it was when I was in Prince Rupert very recently and I inquired. I asked our local representative: "How do you get along with the CTC inspector?" He said: "Who are they?" The last time he saw him was about six months ago and he was running like a rabbit alongside the car with a tape-recording machine trying to spot the defects. He had so much work to do! He never had time to stop and talk to the people who are assigned to perform the inspection and the repairs. That is the kind of inspectors we have with the CTC. You do not have any. You do not have sufficient of them, and as you have said, sir, to our knowledge most of them are ex-management and they are management-oriented.

In respect to a direct inquiry you made, I have on file, gentlemen, documents showing that our people—from the local to the regional and to the system—have referred cases to our brotherhood to my offices to process in terms of bad servicing, bad inspection and restrictions imposed by the railways. Take the removal of bad order cards. Our qualified train inspectors—people who are serving an apprenticeship to learn how to detect defective equipment—are bad-ordering cars and what happens? As soon as the inspector puts his name on, and tags, a car and he turns around, the supervisor walks behind him and pulls that card out.

Mr. Benjamin: Right on.

Mr. Raymond: So what is the use of training people to do the proper maintenance and servicing and repairing of the equipment, if the regulations, which are in fact and should be by all intent and purpose a law, are not even complied with by the authorities who are empowered under the Railway Act to do so. As I understand it and as I have been told by those people, we do not have the authority to compel the railways.

I was told personally, Mr. chairman, by RTC representatives that regardless of the complaints our brotherhood may bring—and we have nowhere to go above the railways—the

[Traduction]

l'autre côté. Je suis totalement d'accord sur ce qui a été dit auparavant. Peu importe le texte de loi que vous adopterez, si vous ne lui donnez pas de mordant, cela ne servira à rien.

Une voix: Parfaitement.

M. Raymond: Nous sommes responsables de l'inspection, de l'entretien et de la réparation du matériel. Peu importe la loi que vous adopterez, et vous aurez beau soumettre le déplacement de ce type de matériel aux conditions les plus recherchées, si vous ne veillez pas à ce que le matériel servant au transport des produits dangereux puisse rouler en toute sécurité d'un point A à un point B, votre loi sera sans objet. C'est comme si l'on autorisait un fabricant de voitures à mettre sur les routes une automobile perfectionnée sans exiger qu'elle réponde aux normes de sécurité.

Nous avons de l'expérience. Il fut un temps où les inspecteurs de la CCT nous consultaient sur les lieux de travail, pour se renseigner sur ce qui se passait. Ils ne le font plus. La dernière fois que j'en ai entendu parler, c'était à Prince-Rupert, et je m'en suis informé très récemment. J'ai demandé à notre délégué local: «Comment vous entendez-vous avec l'inspecteur de la CCT?» Il m'a répondu: «Qui ça?». Je l'ai vu pour la dernière fois il y a environ 6 mois et il courait comme un lapin le long du wagon avec un magnétophone pour essayer de déceler les défauts. Il avait tellement de travail à faire! Il n'avait absolument pas le temps de s'arrêter pour parler à ceux qu'on avait chargés de l'inspection et de la réparation. Voilà le genre d'inspecteurs que nous avons avec la CCT. C'est comme s'ils n'existaient pas. Ils ne sont pas suffisamment nombreux et, comme vous l'avez dit, monsieur, la plupart d'entre eux étaient cadres et ils n'ont en tête que l'intérêt de la société.

En ce qui concerne la question que vous m'avez posée directement, messieurs, j'ai dans mes dossiers des documents indiquant que nos inspecteurs—à l'échelle locale, régionale et à celle du réseau—ont signalé à notre fraternité des cas où l'entretien ou les inspections laissaient à désirer et où les compagnies de chemins de fer avaient imposé des restrictions. Prenons l'élimination des wagons qui ne sont pas en état de rouler. Nos inspecteurs de train, qui sont qualifiés et qui subissent un stage où ils apprennent à détecter le matériel défectueux, signalent les wagons qui ne sont pas en état de rouler, mais que se passe-t-il? L'inspecteur met une fiche sur le wagon et signe, mais dès qu'il a le dos tourné, le contremaître passe derrière lui et enlève la fiche.

M. Benjamin: Parfaitement.

M. Raymond: A quoi bon, par conséquent, former des gens pour entretenir et réparer convenablement le matériel si la réglementation qui, à toutes fins utiles, doit et devrait avoir force de loi, n'est pas appliquée par ceux qui en sont responsables en vertu de la Loi sur les chemins de fer? A ma connaissance, et ces gens-là me l'ont dit, nous ne pouvons exercer aucune contrainte sur les compagnies de chemins de fer.

Des représentants du Comité des transports ferroviaires m'ont dit personnellement, monsieur le président, que les plaintes de notre fraternité n'ont aucune portée et qu'au-dessus

[Text]

RTC or the CTC is not structured to handle grievances from our people that the railways do not want to correct. Do you know what I was told? Unbelievable! We would have to seek redress in the courts because the CTC or the RTC are not equipped nor authorized to deal with that sort of thing. Well, you should simply go and talk to the people who are required to perform that sort of duty. I have said, as it was said by Mr. Abbot, when our members are told by the supervisor, "you do this," if they do not, then they are liable to be charged with insubordination.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Raymond: There is nothing for them to use to defend themselves. We had a case not too long ago in terms of years—maybe two or three years, four years at the most—when there was an accident in Belleville. Under the Railway Act they were trying to charge our car inspector with a criminal charge, and that poor chap could not defend himself because the bad-order card that he had fixed on the car had been removed by the supervisor and he had no records whatsoever to back him up except his personal note that he had inspected car CX001. There was nothing.

We have an incident right now, as you are aware, the Mississauga inquiry. We have four car inspectors that have testified; their testimonies are available. How can you expect a car inspector to inspect properly a train when he is allowed a minute and a half to inspect a car from knuckle to the next knuckle, including all the components, the brake riggings, the stencilling, the piston travelling, the levers. How can you expect a man to do that?

And they are not even allowed to do that sort of an inspection, Mr. Chairman, on a standing inspection: that is with the equipment standing; they expect that inspector to perform the work on a moving vehicle that travels anywhere from five to fifteen miles an hour. How can you expect the work force, that is our inspectors, to perform the type of service to guarantee safe passage or safe transportation of that merchandise? How can the operating group be sure that they are in fact handling a safe train when the inspectors initially were not even allowed to inspect that train?

This gentlemen used as an example transporting radioactive material. Do you know, sir, that it is feasible, under the concept of transportation by the railways in Canada, that they will load the car up at point A, but that there is no inspection whatsoever done by the carman to ensure that the components of the car are in an operating condition, and that car may travel in excess of five hundred miles before it is inspected to see if it is mechanically sound.

I was not surprised to hear Mr. McDuffe say that he had a frightening experience when, as a result of a hot box, a car caught fire; but the chances would have been diminished if at least a car inspector, trained to perform those sorts of duties would have been assigned to inspect that car, instead of giving

[Translation]

des compagnies de chemins de fer, il n'existe aucune instance à laquelle on pourrait s'adresser; ni le Comité des transports ferroviaires ni la Commission canadienne des transports ne sont organisés pour recevoir nos griefs lorsque les compagnies de chemins de fer refusent d'y donner suite. Savez-vous ce qu'on m'a dit? C'est incroyable! Il faudrait que nous portions notre cause devant les tribunaux, car ni la CCT ni le Comité des transports ferroviaires ne sont outillés, voire habilités, pour traiter de ce genre de choses. Il faudrait qu'on puisse tout simplement s'adresser à ceux qu'on a chargés de remplir ce genre de tâche. Je le répète, et M. Abbot l'a dit également, lorsque le contremaître nous dit de faire telle et telle chose, nous devons nous y plier, sous peine d'être accusés d'insubordination.

M. Benjamin: Effectivement.

M. Raymond: Nous ne pouvons absolument pas nous défendre. Il n'y a pas si longtemps, c'était il y a deux ou trois ans, quatre tout au plus, un accident s'est produit à Belleville. En vertu des dispositions de la Loi sur les chemins de fer, on a essayé d'incriminer l'inspecteur du wagon, qui ne pouvait pas se disculper, car la fiche annonçant les défauts qu'il avait apposée sur le wagon avait été retirée par le surveillant. Le brave homme n'avait pas de copie conforme qui lui aurait permis de couvrir ses arrières et il ne pouvait compter que sur des notes personnelles qui prouvaient qu'il avait inspecté le wagon CX01. Il n'avait rien d'officiel.

Vous savez sans doute que l'enquête sur l'accident de Mississauga se poursuit actuellement. Quatre inspecteurs de wagon ont déjà témoigné et on peut consulter leurs témoignages. Comment peut-on s'attendre à ce qu'un inspecteur fasse du travail sérieux quand il ne dispose que de 90 secondes pour inspecter un wagon de fond en comble, toutes les pièces, le jeu de freins, les indications, le fonctionnement des pistons et les leviers. comment peut-on lui demander cela?

Qui plus est, monsieur le président, on demande aux inspecteurs de faire leur travail sur un wagon en mouvement qui se déplace à une vitesse de 5 à 15 milles à l'heure. Comment s'attendre à ce que la main-d'œuvre, les inspecteurs s'entend, puisse faire un travail sérieux pour garantir le transport sécuritaire de cette marchandise? Comment, par conséquent, les cheminots peuvent-ils être assurés de conduire un train sécuritaire quand les inspecteurs n'ont même pas eu la chance de l'inspecter?

On nous a donné l'exemple du transport de produits radioactifs. Saviez-vous qu'il est concevable, dans la situation actuelle du transport par chemins de fer du Canada, qu'on charge un wagon en un endroit donné, et qu'on ne se soucie de l'inspecter que quand il a voyagé plus de 500 milles?

Je n'ai donc pas été étonné d'entendre M. McDuffe raconter combien il a été terrifié quand un wagon s'est enflammé à cause d'un chauffage de boîte. L'accident ne se serait pas produit si au moins un inspecteur, connaissant bien son métier, avait eu la responsabilité d'inspecter ce wagon plutôt que de

[Texte]

the responsibility to the shipper who is not concerned with the components, the understructure components: he is only concerned with the box in which the contents will be placed.

We can give you all kinds of exemples, gentlemen, all kinds of examples. We are in the midst of preparing ourselves as we will be appearing at the Mississauga inquiry where we will be submitting our own.

I can tell you, sir, that I have personally written complaints to the CTC. The last one was in 1978. Would you be surprised to know that they did not even acknowledge receipt of my letter?

Mr. Ellis: I am not at all surprised.

Mr. Raymond: And would you be surprised to know that that is not the only incident? When they do not even have the decency of saying hallo and goodbye, at least, they should say, go to hell. They do not say anything, and we have records of that. Now how can we go to our people and say, well, we are trying to do our best. Well, they say, what are we going to do? We cannot go to court. Are we going to take the CTC to court? Are we going to take the government to court? Who are we going to take to court? And if we do, what are we going to achieve?

I definitely subscribe to the comments of Mr. Abbot in terms of his suggestions about that proposed bill but I assure you, from the experience that we have had, that there is no use having a fancy law providing all the best thoughts and wishes for the transportation of dangerous goods if you do not include in it teeth that will force the railways to properly service, maintain and repair their equipment in order to ensure that the transportation of those goods will be made to the safest possible degree. At the present time, there is no control.

• 1640

We have air brakes regulations right now. They were approved by the board back in 1965, but they are completely at the mercy of the railway industries, the application of the air brake testing. These operating groups, who are not trained to repair, have to travel with equipment that could have all sorts of defective components underneath. They are expected to make a visual inspection but they are not trained. If there should be a defective brake rigging, if there should be a defective draw bar, if there should be a defective component of whatever description underneath, they are not trained; they are not equipped; they do not have the savvy to repair it. However they are the ones that have to carry that merchandise from the locomotive engineers to the caboose men in the back. He is responsible to see that that train arrives at the destination, but in the meantime nothing has been done to provide the means for these people to supervise the transportation of that equipment to a safe destination, because the railways do not need car inspectors.

Mr. Benjamin: They have to make a buck.

Mr. Raymond: We cannot depend on the CTC for their inspectors because they are either understaffed, or they do not have the authority to dictate to management what to do, in

[Traduction]

compter sur le transporteur pour le faire. Ce dernier ne se préoccupe pas de pièces ni de la sous-structure, car il ne se soucie que du wagon qui doit recevoir le chargement.

Nous pourrions encore vous donner maints exemples, messieurs. Nous sommes en train de nous préparer à comparaître devant les enquêteurs à propos de l'accident de Mississauga et nous ferons une déposition.

Pour ma part, j'ai moi-même saisi la CCT de plaintes. La dernière fois, c'était en 1978. Vous étonnerez-vous si je vous dis qu'on n'a même pas accusé réception de ma lettre?

M. Ellis: Cela ne m'étonne pas du tout.

M. Raymond: Ce n'est pas la première fois que cela arrive. Des gens qui ne sont même pas assez polis pour vous saluer pourraient au moins avoir la décence de vous rembarrer. Rien, ils ne répliquent rien et nous pouvons le prouver. Comment dire alors à nos employés que nous faisons de notre mieux? Que pouvons-nous faire, alors? Nous ne pouvons pas aller devant un tribunal. Allons-nous traîner la CCT devant les tribunaux? Allons-nous traîner le gouvernement devant les tribunaux? Qui allons-nous poursuivre? En admettant que nous puissions tenter des poursuites, qu'obtiendrions-nous?

J'abonde dans le sens de M. Abbot, qui a fait des suggestions très pertinentes au sujet du projet de loi. Je puis vous assurer, d'après l'expérience que nous avons, que point ne sert d'avoir une loi remplie de bonnes intentions et de vœux pieux pour le transport des marchandises dangereuses si elle ne contient pas les mécanismes qui forceront les sociétés de chemins de fer à maintenir leur matériel en bon état en le réparant et en l'inspectant, pour que le transport de ces marchandises soit le plus sécuritaire possible. Pour l'instant, il n'existe pas de surveillance.

Il existe maintenant des règlements pour les freins à air. La commission les a décrétés dès 1965, mais les sociétés de chemins de fer sont les seules responsables de leur application. Les cheminots, qui ne sont pas en mesure d'effectuer des réparations, doivent voyager avec un équipement qui pourrait comporter toutes sortes de pièces défectueuses. On leur demande de faire une inspection visuelle, mais ils n'ont pas la compétence voulue. Si un jeu de freins était défectueux, une manette était défectueuse, ou toute autre pièce située sous le véhicule, ils ne pourraient pas la réparer, car ils n'ont ni la formation, ni l'équipement, ni la compétence pour le faire. Pourtant, ce sont eux qui ont la responsabilité de transporter cette marchandise, et c'est un travail d'équipe entre les mécaniciens, dans la locomotive, et les préposés, dans le wagon de queue. Il incombe à l'équipe de veiller à ce que le train arrive à bon port, mais rien n'est prévu pour lui fournir les moyens de surveiller le déplacement sécuritaire de l'équipement qui lui est confié, car les sociétés de chemins de fer peuvent se passer d'inspecteurs.

M. Benjamin: Il faut qu'elles fassent des bénéfices.

M. Raymond: Nous ne pouvons pas compter sur les inspecteurs de la CCT, car cette dernière n'a pas assez de personnel et n'a pas le pouvoir de donner des ordres au patronat en ce qui

[Text]

terms of making sure that the cars and the locomotives are safe. I have reasons to believe that this laissez-faire attitude does not apply in the airline industry, so why should it apply to the railway? I have reasons to believe that this laissez-faire attitude does not apply to ships, but it applies to the railways. Why? I am asking you that question, can you give me the answer?

The Chairman: I think, Mr. Raymond, the answer to that question is perhaps that this committee should give consideration to having representatives of your group back when we are considering the report of CN, or when we have officials of the CTC before the committee.

Mr. Benjamin: Hear, hear!

The Chairman: With the agreement of the committee, I will now move on to Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. In view of what Mr. Raymond has just said, and very eloquently, I would like to go back to a comment that you made Mr. Abbot, I think, in reply to Mr. Penner. You said something to the effect that this bill cannot make movement by rail any safer than it is now. In view of that, do you think that there is any merit in this bill?

The Chairman: Mr. Abbot.

Mr. Abbot: There is no question that there is merit in the bill. We support the bill. There is no question about that. You are better to have this piece of legislation than not to have it, but the point that I made, and Mr. Raymond is making, is simply that the bill itself can only do certain things. It is not directed to empower anyone to ensure that the railway will operate safely. That is under the jurisdiction, at the present time, of the Canadian Transport Commission. This has been confirmed, I believe, by testimony before this committee of the staff of the Department of Labour. I think, in direct questioning, they have admitted that this bill will not in any way, ensure that there will be hot boxes installed on the railway or any other device, or anything in that area.

The bill is to do a certain thing, but that thing is a worthwhile thing to have. I mean, to simply say that we should not have this bill, there is no merit to it, is wrong. Now if the quid pro quo for that was another completely all encompassing bill that would move through the House very quickly, and would restructure the whole of the Canadian Transport Commission and do things like that . . .

Mr. Mayer: Give independent powers to inspectors, for instance, that would not allow, as Mr. Raymond said, for people to come along behind them and lift their cards. If you are talking about that kind of thing, then you are saying that this bill relative to something else would be relatively useless.

Mr. Abbot: Well what I am saying is, and my point is this, that as I understand it and I think I am on firm ground here, the bill is simply to assist in the movement and the packaging of dangerous commodities. Now we do not really have that right now. There is nothing in the Railway Act, no power or inspector who, backed up by law, can go onto a shipper's premises and ensure that he does act. He cannot do a number

[Translation]

a trait à la sécurité des wagons et des locomotives. J'ai de bonnes raisons de croire que cette attitude négligente n'est pas tolérée dans l'industrie des transports aériens. Pourquoi la tolère-t-on dans le cas des chemins de fer? Il en va de même pour le transport maritime, car on n'y tolère pas pour les bateaux ce qu'on tolère pour les chemins de fer. Je vous demande pourquoi. Pouvez-vous me le dire?

Le président: Monsieur Raymond, en réponse à votre question, il conviendrait peut-être que les membres du Comité envisagent d'inviter les représentants de votre groupe à venir témoigner quand nous étudierons le rapport du CN, ou quand les responsables de la CCT comparaitront ici.

M. Benjamin: Bravo!

Le président: Je donne maintenant la parole à M. Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Étant donné ce que M. Raymond vient de dire, avec la plus grande éloquence, je voudrais revenir sur une remarque qu'a faite M. Abbot en réponse à une question de M. Penner. En effet, vous avez dit que ce projet de loi ne réussirait pas à améliorer la sécurité du transport ferroviaire au-delà des conditions actuelles. Puisqu'il en est ainsi, pensez-vous que ce projet de loi est valable?

Le président: Monsieur Abbot.

M. Abbot: Il est indéniable qu'il est valable. Nous appuyons le projet de loi. Cela ne fait pas l'ombre d'un doute. Il vaudrait mieux que ce projet de loi soit adopté, mais M. Raymond et moi-même nous évertuons à vous expliquer qu'il ne suffit pas. Aucune de ses dispositions ne donne à qui que ce soit le pouvoir de veiller à ce que les sociétés de chemins de fer fonctionnent dans des conditions sécuritaires. Pour l'instant, c'est la Commission canadienne des transports qui détient cette compétence. Les fonctionnaires du ministère du Travail vous ont confirmé cela ici même. En réponse à vos questions, ils ont reconnu que ce projet de loi ne forcera personne à installer des détecteurs d'échauffement de boîte, ou tout autre mécanisme du même genre.

Certes, le projet de loi marque un certain progrès, et il est valable. Nous aurions tort de dire que l'on peut se passer de ce projet de loi. Si, en revanche, on décidait de remplacer ce projet de loi-ci par un projet de loi d'une portée beaucoup plus vaste, qu'on s'empresserait bien sûr d'adopter sans tarder, on pourrait restructurer toute la Commission canadienne des transports ou . . .

M. Mayer: On pourrait également donner aux inspecteurs pleins pouvoirs, ce qui interdirait à qui que ce soit, comme l'a dit M. Raymond, de passer derrière eux pour retirer les fiches qu'ils apposent sur les wagons. Si c'est à ce genre de projet de loi que vous songez, il est bien entendu que ce projet de loi-ci devient tout à fait anodin.

M. Abbot: Eh bien, j'essaie d'expliquer que je comprends le projet de loi, car il vise tout simplement à réglementer le mouvement et l'emballage des marchandises dangereuses. Pour l'instant, il n'existe rien à cet effet. Il n'y a rien à ce sujet dans la Loi sur les chemins de fer. Il n'existe, en vertu de cette loi, aucune autorité pouvant légalement contrôler les activités d'un transporteur. Or, un tel contrôle devrait être possible et il

[*Texte*]

of these other things. Now these are good things that should be done and this bill is permitting that to happen. But you are looking at point A and you are looking at point B, and in between is not really covered; it is not covered for air, it is not covered for road, and it is not covered, obviously, for rail.

• 1645

I think that is the point that is being made here: that the bill itself has merit and will serve a purpose if, of course, all the things that I said in my opening remarks are done. If these things are not done, then obviously there would be no merit to the bill. It will be another piece of legislation, the people of Canada will think they are safe, and we will then have another Mississauga or whatever; and so it will go on. So the bill has to be supported on the basis that it is better than we have now. It is an improvement.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: A couple of other areas I would like to cover very briefly if I could, Mr. Chairman. I appreciate the fact that you are here, because it seems to me you are the people, the practical people, who actually move the goods, and your experience in the field with railways is probably the determining factor in how we do, in fact, move dangerous goods across the country. I have myself been a practical person all of my life. I have farmed, and still do, and I think it is important that you people are here before us today. I appreciate that.

We had a professor in front of us this morning making the point that if we really wanted to be serious about moving dangerous goods we had to almost redesign our complete railway system. He commented on the fact that we are still using a lot of friction bearings as opposed to roller bearings. I wonder if any of you people could, for the record, tell us, percentage-wise or whatever, how many friction bearings we still have in use as opposed to roller bearings, and what kind of additional problems are caused by having friction bearings, rather than simply passing legislation or encouraging, through some other means, the railways to switch all of their wheel assemblies to roller bearings.

The Chairman: Mr. Abbot.

Mr. Abbot: I would like to comment on this and then pass it on to someone who may have more knowledge than I.

During testimony at the Mississauga inquiry, Mr. Jones, the former chairman of the railway safety advisory committee and the chairman of the committee that heard the 1970 railway inquiry, where a major issue was the technical superiority of friction bearings vis-à-vis roller bearings—that was a conclusion they arrived at as a result of that inquiry in 1970—was asked by Commissioner Grange if he had any knowledge, since that time, as to what proportion of the railway company's fleet had now been converted to the superior type bearing; and he, as a commissioner, could not give that number. In other words, the point I am making is that they had their inquiry and they said these bearings are much safer and should be converted,

[*Traduction*]

est bon que ce projet de loi le prévoie. Cependant, le contrôle ne portera pas sur tous les types de transports qui peuvent intervenir. Ainsi, il ne concernera pas les transports aériens, les transports routiers et, évidemment, les transports ferroviaires.

Certes, ce projet de loi n'est pas sans intérêt, mais il ne sera vraiment utile que s'il permet de faire tout ce que j'ai mentionné dans mes remarques préliminaires. Sinon, il restera inefficace. Il s'agira simplement d'un autre projet de loi qui aura été adopté par Ottawa. Les Canadiens croiront qu'ils sont en sécurité et nous nous retrouverons malgré tout avec un autre Mississauga. Cela dit, nous accordons notre appui au projet de loi pour la bonne raison qu'il constitue quand même une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je voudrais maintenant aborder un autre sujet, monsieur le président. Je dirai que je suis très heureux de votre présence ici, puisque vous êtes ceux qui assurent le transport des marchandises dangereuses. Votre expérience dans le domaine du transport des marchandises dangereuses par chemins de fer nous est évidemment très utile. Tout comme vous, je suis un homme pratique, puisque je suis agriculteur, et j'estime donc qu'il est important que vous puissiez nous donner votre point de vue.

Cela dit, nous avons entendu ce matin un professeur affirmant que si nous voulions vraiment nous occuper du transport des marchandises dangereuses, nous devrions modifier presque complètement notre système de chemins de fer. Ainsi, il a indiqué que vous utilisiez encore beaucoup de roulements à friction, au lieu de roulements à galets. Je me demande si vous pourriez nous dire quelle est la proportion des deux types de roulements dans votre matériel roulant, actuellement? En outre, quels sont les problèmes particuliers des roulements à friction, par rapport aux autres? Je vous demande cela parce qu'il ne suffit pas, en effet, d'adopter un projet de loi général si le problème fondamental est d'ordre technique. Peut-être faudrait-il encourager les sociétés de chemins de fer à changer tous leurs essieux pour y installer des roulements à galets.

Le président: Monsieur Abbot.

M. Abbot: Je ferai une remarque générale et je donnerai ensuite la parole à quelqu'un de plus compétent que moi dans le domaine technique.

Pendant l'enquête de Mississauga, M. Jones, l'ancien président du comité consultatif sur la sécurité des chemins de fer et président du comité d'enquête sur les chemins de fer de 1970, avait constaté que l'un des problèmes fondamentaux était la supériorité technique des roulements à friction par rapport aux roulements à galets. C'était ce qu'avait déterminé l'enquête, en 1970. Ensuite, le commissaire Grange lui avait demandé s'il connaissait la proportion du matériel des sociétés de chemins de fer qui était équipé de roulements de type supérieur. Il n'a pas pu obtenir de réponse. Ce que je veux donc dire, c'est que cette enquête avait conclu que ces types de roulements étaient beaucoup plus sûrs et devraient donc être installés sur tout le

[Text]

but obviously the railway transport committee left it at that point because now, in 1980, he does not know.

Mr. Mayer: You are the people who are responsible for moving the trains. If anybody should know it should be your people here. In your opinion, are roller bearings or ball-bearings or tapered bearings that much better than friction bearings?

Mr. Abbot: I would have to ask Paul.

The Chairman: Mr. Raymond.

Mr. Raymond: Mr. Chairman, the first part of your question was, how many? First of all, I do not know if you are aware of it, but recently Canadian National issued a booklet listing all its rolling stock—inventory, everything. It so happens that I consulted that recently. I cannot give you a precise answer as to how many, but you can obtain that information if you check that book.

In respect to the second part of your question, we normally, Mr. Chairman, calculate that approximately 60 per cent of the equipment of the cars is roller bearings, 40 per cent friction bearing. Of course, there are many more problems expected from the friction bearings than the roller bearings, but the roller bearings are not completely free of trouble.

• 1650

Mr. Mayer: Are they better?

Mr. Raymond: Well, they are better. But if they are not serviced and maintained, they are not good.

Mr. Mayer: I have had a little experience with bearings. Would it be safe to say, in your experience, that a friction bearing would run for a longer period of time in a state of disrepair or additional clearance than a roller bearing would? If a roller bearing decides to fly apart the balls come out, the tapers come out, and the whole thing collapses; whereas if a friction bearing gets loose on a hub, it could probably go a longer period of time before it would result in a derailment. Is that a fair comment or not?

Mr. Raymond: I would agree with you that if one of the components of either one is defective, you will have problems. If we are talking about a roller bearing, if a bearing breaks or it is not properly lubricated, it will be defective quickly. You will have the same thing with a friction bearing journal. If you do not have enough oil, if you do not have the proper packing, if you have only a grit of sand which lodges itself between the brass and the journal, you are going to have problems. It all depends on how the problem will surface. Of course, the chance of mechanical defects in a roller bearing journal is much less than in a friction bearing, because it is sealed. If the seals are intact and if the proper lubrication is put in the box—and of course everything being equal, the bearings are not damaged—everything will roll. But if any one of those components is missing, you will have problems.

The Chairman: In other words, you are saying a roller bearing is only as good as the seal that contains it?

[Translation]

matériel roulant, mais le Comité des transports ferroviaires en était resté là. Aujourd'hui, en 1980, on n'en sait pas plus.

M. Mayer: Mais, puisque vous êtes responsable du transport par chemins de fer, c'est vous qui devriez connaître la réponse à cette question. Selon vous, les roulements à galets ou les roulements à billes, ou même les roulements coniques, sont-ils supérieurs aux roulements à friction?

M. Abbot: Je demanderai à Paul de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Raymond.

M. Raymond: Tout d'abord, monsieur le président, vous vouliez connaître la proportion des divers types de roulements. En réponse, je mentionnerai une brochure publiée par le CN pour recenser tout son matériel roulant. Je l'ai consultée récemment. Je ne puis vous donner une réponse précise quant à la proportion des divers types de roulements, mais je suis certain que vous pourrez obtenir ces informations dans cette brochure.

En ce qui concerne maintenant la deuxième partie de votre question, monsieur le président, nous estimons qu'environ 60 p. 100 des wagons sont équipés de roulements à galets et 40 p. 100 de roulements à friction. Évidemment, les roulements à friction posent généralement beaucoup plus de problèmes que les roulements à galets, mais ces derniers ne sont quand même pas exempts de toute difficulté.

M. Mayer: Sont-ils supérieurs?

M. Raymond: Oui, ils le sont. Cependant, s'ils ne sont pas bien entretenus, ils perdent leurs avantages.

M. Mayer: Comme je connais un peu ce domaine, je vous demanderai si vous pourriez affirmer qu'un roulement à friction pourrait être utilisé pendant plus longtemps, même endommagé, qu'un roulement à galets? En effet, si un roulement à galets est endommagé, les galets sont expulsés et la pièce se détruit complètement. Par contre, si un roulement à friction se détache d'un essieu, il peut probablement continuer à fonctionner plus longtemps avant d'entraîner un déraillement. Est-ce exact?

M. Raymond: Il est vrai que si un élément de l'un ou l'autre est endommagé, il y aura des problèmes. En ce qui concerne les roulements à galets, s'ils se brisent ou ne sont pas correctement lubrifiés, ils s'endommageront très rapidement. On peut cependant dire la même chose des coussinets des roulements à friction. S'il n'y a pas assez d'huile, s'il y a une mauvaise installation ou s'il y a simplement un grain de sable entre le coussinet et le cuivre, il y aura des problèmes. Tout dépend donc du moment auquel ils apparaîtront. Évidemment, la possibilité de défauts mécaniques du coussinet d'un roulement à galets est inférieure à celle des roulements à friction, étant donné l'existence des joints d'étanchéité. Si les joints sont intacts et que l'ensemble est correctement lubrifié, tout marchera bien, toutes choses étant égales par ailleurs. Par contre, si l'un des éléments est endommagé, il y aura des problèmes.

Le président: En d'autres termes, vous dites qu'un roulement à galets dépend essentiellement de la qualité du joint d'étanchéité?

[Texte]

Mr. Raymond: And the maintenance you are giving to it. It is the same thing as if you take your car, Mr. Chairman, and you back it to in the water too long with your boat every day. If you do not watch the bearings of your trailer, you know what will happen: the wheels will seize. The same thing applies on the railway. If you do not service these wheel-bearing cars, you are going to have problems. But I have to say that as a whole they are better than the friction-type bearings.

The Chairman: Mr. Mayer, Mr. Platt would like to comment on your question.

Mr. John E. Platt (Vice-President, Brotherhood of Railroad Signalmen): Yes, I would just like to relate the experience with roller bearings and friction bearings in relation to the hot-box detector systems. As you know, CNR has put in quite a number of hot-box detector systems. They put them in about every 30 to 50 miles apart; anywhere between 30 and 50 miles apart. They are now finding that although in general terms the roller bearing is a safer bearing and they have less trouble with it in the amount of instances, with the friction bearing the heat slowly builds up and they can detect it by the hot-box detectors and then stop it for inspection. With the roller bearing, it will go by a detector and there will be nothing wrong with it at all. The heat will be normal and everything. Then once something does start to go wrong, it more or less disintegrates very quickly, and even before it can get to the next detector it has gone down and caused an accident. So now they are reassessing that maybe they should put in the hot-box detectors probably every 25 miles apart.

Mr. Mayer: That was precisely the point I was trying to make. I perhaps did not preface it properly, but that would be my experience with bearings. You can probably go for a longer period of time or miles with a friction bearing and get by without an accident or without the thing completely deteriorating than you can with a roller bearing, because once one roller comes out, then you are in very bad shape and you get into wobbles and you can have a derailment very quickly, whereas with a friction bearing you can get by with a certain amount of slop.

Mr. Raymond: You usually have a gradual...

Mr. Mayer: Right. That is something to consider. It is very interesting that that kind of thing would be picked up by a hot-box.

Do I have time for one more brief question?

The Chairman: One more question, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: The concern I have is a result of a derailment we had at MacGregor back in March which involved some vinyl chloride. I have had a chance to attend some of the CTC inquiry being held into the thing in Winnipeg. I would be interested in knowing from you people here what your experience has been in inquiries that have been held by the CTC. It seems to me that when the CTC is set up not only to be part of the investigation that goes on after an accident, the CTC is then in a position—at the derailment at MacGregor there was a CTC man on the spot as well as representatives of your union. Then when you go to the hearing the CTC is also in

[Traduction]

M. Raymond: Et de son entretien. On peut faire la comparaison avec une remorque utilisée pour mettre un bateau à l'eau. Si l'on ne surveille pas les roulements de la remorque, on risque d'avoir un blocage soudain des roues. La même chose se passe pour les wagons. Si les roulements ne sont pas régulièrement entretenus, il y aura des difficultés. Cela dit, on peut considérer que les roulements à galets sont quand même meilleures que les roulements à friction.

Le président: M. Platt voudrait apporter des précisions.

M. John E. Platt (vice-président de la Fraternité des signaux de chemins de fer): Je voudrais relier le cas des roulements à galets et des roulements à friction aux problèmes des détecteurs d'échauffement. Comme vous le savez, le CN en a installé beaucoup, environ tous les 30 ou 50 milles. Or, les roulements à galets peuvent maintenant détecter l'échauffement qui peut se produire dans les boîtes d'essieux à friction et arrêter les convois pour les inspecter. Dans la même situation, le roulement à galets qui chauffe ne pourra pas être repéré par le détecteur. De ce fait, dès qu'un problème se posera avec ce roulement, il se désintégrera très rapidement et il pourra y avoir un accident avant même que le wagon n'ait atteint le prochain détecteur d'échauffement. Le CN se demande donc maintenant s'il ne devrait pas installer des détecteurs tous les 25 milles.

M. Mayer: C'est précisément là que je voulais en venir. Je n'ai peut-être pas donné suffisamment d'explications auparavant, mais c'est précisément ce que j'ai constaté avec ce type de roulement. Un roulement à friction peut probablement rester utile pendant plus longtemps, malgré certains dégâts, sans causer d'accident, alors qu'un roulement à galets se détériorera beaucoup plus rapidement. On pourra alors avoir un déraillement dans des délais très courts, ce qui pourrait ne pas se produire avec des roulements à friction.

M. Raymond: Il y a généralement une évolution graduelle...

M. Mayer: Exactement. C'est quelque chose qui est très important. Il est intéressant de constater que ce phénomène peut être repéré par un détecteur d'échauffement.

Ai-je suffisamment de temps pour une autre question?

Le président: Oui, monsieur Mayer.

M. Mayer: Je voudrais donc parler du déraillement qui s'est produit à MacGregor, au mois de mars, avec des wagons transportant du chlorure de vinyle. J'ai pu assister à certaines des audiences de la Commission des transports à ce sujet, à Winnipeg. Je voudrais donc vous demander ce que vous pensez des audiences organisées par la Commission des transports. En effet, cette commission se trouve dans une situation particulière lorsqu'il y a des enquêtes de ce genre. Pour le déraillement de MacGregor, il y avait un représentant de la commission sur place, ainsi que des représentants de votre syndicat. Or, c'est également la Commission des transports qui est

[Text]

charge. I wonder what your experience has been in terms of CTC inquiries into accidents or spills, if you think that is an adequate way to proceed with an inquiry or if you would sooner see a different system set up whereby the people that are doing the judging are also not part of the investigative process after an accident. It seems to me that there has been some rather—I do not know how to phrase it and be diplomatic—harsh use of witnesses at the inquiry in Winnipeg, possibly as a result of the CTC's also investigating at the accident site and then conducting the inquiry at a later date.

• 1655

The Chairman: Mr. Abbot.

Mr. Abbot: Your point is well taken. You are zeroing in, really, on the aspect of the conflict of interest whereby a regulatory body is in fact charged with the responsibility of investigating an accident on rail that perhaps they could be responsible for. No question about it. That of course leads into, really, whether or not our association supports the legislation with respect to a separate accident inquiry to handle all accidents apart from the Canadian Transport Commission. We really have never in our association come to grips and made a policy on that, quite frankly, because we wonder... On the one hand you have this conflict of interest situation, which really is coming to the fore because of these major situations concerning dangerous commodities. Our experience in normal accidents that have not been highlighted and had the CTC investigating them has been that at least under the Railway Act we have had a forum to go to and argue in open court our position.

Again I get back to the point I made that the Railway Act is very nice, but the commission has not been assertive enough. Not directly to your question but to give you an example, we have appeared and made cases in CTC inquiries and one I can recall comes to mind, an accident in Cedars. That happened two years ago and we just got the report. That report said that there should be training set up and now we have a committee, a joint committee of the CTC and the railway unions with the union officers on it, looking at whether or not we should have training. But that is two years ago.

Getting back to your direct question, it is a case of, do you live with, perhaps, the enemy you know or give it up for the one you do not? We do know the Railway Act is there. We do know there is a possibility for a quasi-judicial hearing on call and we do know it will be held in open court. We do know it is a court of record. We do know it is appealable to the Federal Court if we want to go there, and in fact I think our association has taken things to Federal Court.

Now, when you talk about an all-encompassing air, road, sea, separate entity to investigate accidents, where does that go? I do not agree with the comments made by my confrere, Mr. Raymond. You know that air is not such a marvelous situation. I can recall going with a couple of our dispatchers,

[Translation]

responsable des enquêtes. J'aimerais donc savoir ce que vous pensez des enquêtes que la Commission a organisées au sujet de ces accidents et vous demander si vous croyez que la méthode actuelle est adéquate. Sinon, préféreriez-vous un système en vertu duquel les responsables de l'enquête publique ne sont pas les mêmes que ceux qui font les investigations immédiatement après l'accident? Il me semble qu'il y a eu, lors des audiences à Winnipeg, des interrogatoires de témoins très sévères, pour rester diplomatique, ce qui résultait peut-être du fait que la Commission des transports avait effectué les investigations sur le lieu de l'accident, puis organisait l'enquête publique plus tard.

Le président: Monsieur Abbot.

M. Abbot: Votre remarque est très juste. En effet, elle relève le problème des conflits d'intérêts qui peuvent apparaître lorsqu'un organisme de réglementation a la responsabilité d'enquêter sur des accidents de chemins de fer, alors qu'il en est peut-être responsable. Il ne fait donc aucun doute que ce conflit d'intérêts existe. Le problème qui se pose pour nous est de savoir si notre association serait en faveur d'un projet de loi prévoyant que les enquêtes sur les accidents de chemins de fer seraient organisées par un organisme différent de la Commission des transports. Nous n'avons jamais réussi à répondre définitivement à cette question, car elle est assez complexe. En effet, il y a d'un côté ce conflit d'intérêts, qui est évidemment beaucoup plus important lorsqu'il s'agit de transport de produits dangereux que lorsqu'il s'agit d'accidents normaux. Nous avons constaté, dans le passé, que le système actuel, instauré par la Loi sur les chemins de fer, nous permet au moins d'exprimer notre point de vue publiquement.

Ceci me ramène à ce que je disais tout à l'heure, à savoir que la Loi sur les chemins de fer n'est pas inutile, mais que la Commission n'a pas assumé son rôle avec suffisamment d'autorité. Si vous voulez, je vous donnerai un exemple, bien qu'il ne soit pas directement relié à votre question. Je me souviens que nous avons témoigné lors d'une audience organisée par la commission au sujet d'un accident à Cedars. C'était il y a deux ans et nous venons juste d'avoir le rapport. La commission recommande, dans ce rapport, qu'il y ait une formation professionnelle particulière et nous avons maintenant un comité mixte de la commission et des syndicats des chemins de fer qui étudie cette question. Cependant, le problème remonte à il y a deux ans.

Pour en revenir à votre question, le problème est de savoir si l'on préfère vivre avec un ennemi que l'on connaît ou en avoir un autre que l'on ne connaît pas. Avec la loi actuelle sur les chemins de fer, nous savons qu'il y a une possibilité d'audiences quasi judiciaires en cas d'accident et nous savons aussi que ces audiences seront organisées en public. Nous savons également qu'il y a possibilité d'appel devant la Cour fédérale, si nous le voulons, et je crois d'ailleurs que notre association a déjà eu recours à cette possibilité.

Par contre, si l'on parle d'un organisme spécial destiné à enquêter sur les accidents de tous les modes de transport, c'est-à-dire par air, par route, par chemins de fer et par mer, il est difficile de savoir où l'on aboutira. Dans ce contexte, je dirai que je ne suis pas d'accord sur les remarques de mon

[Texte]

who dispatch the equivalent in air of rail dispatchers, meeting with Mr. Lang prior to the Dubin Inquiry, and I tell you the ANOs and the structures they have for input into accidents really made the Railway Act look sweet.

So all I can say is that we have no position on the concept of a separate accident inquiry board but we have in our submission to Judge Grange, which I should I think supply the committee with, recommended a complete new structuring of authorities within the Canadian Transport Commission, the concept of giving certain commissioners status under the Judges Act, if you will, so they are separate and reporting to the Minister of Transport, but separating their authority, so that you would have a panel of people such as Judge Grange who could be motivated to investigate accidents within the powers and parameters of the Railway Act.

You see, we are afraid in a lot of ways of getting away from the Railway Act. The Railway Act is a good piece of legislation. What has to be done is find ways to make it operate properly.

• 1700

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, it is getting late and I am going to be very, very brief. I am not as knowledgeable on this as I would like to be. I commend the brotherhood for bringing their side of the story here and the manner in which they have presented it. It seems to me that a couple of fundamental statements are necessary just to make sure I am on the right track. And I apologize for not being here at the opening but the Speaker did not leave the Chair until 3.40 and I had an appointment with her after that.

It seems to me that, first of all, in Canada our record of accidents is perhaps not any worse than in other parts of the world. Nobody wants any accidents on rail but, relatively speaking, we are not too badly off. Despite what Mr. Benjamin either said or intimated, neither of the major rail companies, or indeed any of the lesser rail companies, purposely go out of their way to cause accidents. There has been some indication that they negligently cause accidents; I would want to maybe investigate that sometime and just see where we go. It seems to me that the shippers particularly want their produce to get to its end location as quickly as it can, and as expeditiously; they do not want accidents. It seems to me, from all I have heard, that everyone wants rail safety. It is a motherhood issue, nobody wants an accident, and it really gets down to the recommendations and things such as this particular bill will attempt to improve.

[Traduction]

confrère, M. Raymond. Vous savez en effet que la situation concernant les accidents de l'air est loin d'être idéale. Je me souviens d'être allé rencontrer M. Lang, avant l'enquête Dubin, avec certains de nos aiguilleurs, qui font la même chose que les aiguilleurs du ciel. Je puis vous dire qu'après avoir vu ce qui se passait dans le cadre des transports aériens, les systèmes de participation prévus par la Loi sur les chemins de fer paraissent excellents.

Je puis donc simplement constater que nous n'avons pas de position définitive sur la création d'une commission d'enquête spéciale sur les accidents de transport, mais, dans notre mémoire au juge Grange, que je devrais probablement vous transmettre, nous avons recommandé une restructuration complète des organismes dépendant de la Commission des transports. Ainsi, nous avons recommandé que l'on accorde à certains commissaires un statut équivalent à celui des juges, si vous voulez, afin qu'ils restent indépendants et fassent rapport directement au ministre des Transports. On pourrait donc avoir un groupe de gens tels que le juge Grange, qui seraient indépendants et pourraient faire enquête dans le cadre des mécanismes prévus par la Loi sur les chemins de fer.

Je dois évidemment convenir ici que nous craignons que l'on ne s'éloigne trop de la Loi sur les chemins de fer, qui est une bonne loi. Ce qu'il faut maintenant, c'est s'assurer qu'elle est utilisée de manière adéquate.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer. Monsieur Ellis.

M. Ellis: Comme il se fait tard, monsieur le président, je serai bref. De toute façon, je ne connais pas ce sujet aussi bien que mes collègues. Je félicite cependant la Fraternité de nous avoir présenté son point de vue de manière aussi claire. Avant de poser mes questions, je voudrais faire certaines remarques, pour voir si nous sommes bien d'accord. J'en profiterai également pour vous demander de m'excuser de n'avoir pas assisté à cette séance depuis le début, mais j'avais un rendez-vous juste après la fin de la période de questions, qui ne s'est pas terminée avant 15 h 40.

Tout d'abord, je crois pouvoir dire que la situation canadienne en matière d'accidents de chemins de fer n'est probablement pas pire que dans d'autres pays. Certes, personne n'apprécie ce genre d'accidents, mais, en termes relatifs, la situation n'est pas pire qu'ailleurs. Malgré ce qu'a dit ou qu'a voulu dire M. Benjamin, aucune des sociétés de transports par chemins de fer ne provoque volontairement des accidents. Cependant, on a mentionné que certaines négligences auraient pu être à l'origine d'accidents et je me demande donc si ce n'est pas cela qu'il faudrait analyser. En ce qui concerne les sociétés d'affrètement, leur objectif est de faire transporter leurs marchandises là où elles veulent, le plus vite possible. Elles tiennent, évidemment, à ce que l'on évite les accidents. D'après ce que j'ai entendu, tout le monde semble être en faveur de la sécurité des transports par chemins de fer. C'est là une évidence flagrante qui m'amène aux recommandations destinées à améliorer ce projet de loi.

[Text]

If I have deduced anything from what has been said this afternoon, in the time I have been here, it is that there is one organization that is lax in its duties, and that is either the CTC or the RTC, whichever way, the RTC or the CTC. Am I fair in saying that is the story I am getting from your presentation, to distil it in a matter of a very few sentences?

The Chairman: Mr. Abbot.

Mr. Abbot: I think you have the distillation quite well. We certainly think that the Railway Act gives that regulatory body sufficient power, and always has since its inception in 1967, to properly regulate and ensure that the railway companies do operate safely, and in trite terms, they have not been doing that as they should.

But I want to also comment further that there is no one who has made the statement, and we do not want to leave the impression, that anyone in the railway companies in Canada sit down and purposely embark on a policy that they are going to run the railways unsafely. We do live in a market-type economy and we do live, unfortunately perhaps, by the profit motive in a corporate sense, and when times are tough, as they are right now, the easiest way to cut corners when you have cut all else is to rationalize a reduction of staff because you think that we maybe have been overconscious in the past of safety, and rationalize the fact that we can go longer without inspections, and it may work for a time. So it is inadvertent.

Mr. Ellis: It is negligent.

Mr. Abbot: I do not want to use such a harsh word as negligent. I do not really think that I could accuse the railway companies of being negligent in the legal term. I would say that they rationalize to themselves, without question, that they can squeeze out an extra buck by doing it a certain way and cutting here and there, and of course the railway runs. So the whole concept of deferred maintenance of track is that we will not do it this year but maintain that piece of track because it will last another year; our budget will be better next year so that track maintenance is not done. That is negligent in the philosophical sense, but they are rationalizing to themselves that they are providing a good service to the economy of Canada because they are operating and moving things at cheaper product. It is their philosophy and that is their philosophy. So I would not charge them with negligence per se in the fact that they do it with malice aforethought or not. They rationalize themselves into doing these things. They rationalize: If we have \$x million of capital, either we can put that into Canadian Pacific ships and get a return on it or we can buy hot-box detectors, which we know we need this year, but there is no return on hot-box detectors but in safety. So then they say they will do it next year; and so they adjust. What we are saying is that the railways, on behalf of the employees and the Canadian public, have to be brought to task by the body which has the role to do that, which is the CTC. And the CTC is not doing it. So really your assessment is correct. That is where the problem lies.

[Translation]

Si j'ai bien compris ce que l'on a dit cet après-midi, il semble qu'il y ait un organisme qui n'assume pas totalement ses fonctions, et il s'agit soit de la Commission des transports, soit du Comité des transports ferroviaires. Est-ce bien ce que vous avez voulu dire?

Le président: Monsieur Abbot.

M. Abbot: Vous avez très bien compris le sens de notre témoignage. Nous pensons que la Loi sur les chemins de fer donne suffisamment de pouvoirs à l'organisme de réglementation depuis sa création, en 1967, pour s'assurer que les sociétés de chemins de fer fonctionnent en toute sécurité. Par contre, ces dernières n'ont pas fait ce qu'elles auraient dû.

Je voudrais également signaler que personne n'a dit que les sociétés de chemins de fer du Canada s'efforcent volontairement de créer des accidents. Nous vivons cependant dans une économie de marché et il arrive parfois, ce qui peut être regrettable, que la volonté de faire des profits, surtout lorsque les temps sont difficiles, comme ils le sont aujourd'hui, entraîne les entreprises à chercher de nouvelles méthodes pour faire des économies. On aboutit ainsi à des réductions de personnel, car on a peut-être l'impression que l'on a fait beaucoup trop d'efforts en matière de sécurité, dans le passé. Pour cette raison, on justifie le fait qu'il y ait moins d'inspections, ce qui peut fort bien n'avoir aucune conséquence pendant un certain temps, mais ce qui est quand même le résultat de l'inadvertance.

M. Ellis: C'est de la négligence.

M. Abbot: J'hésite beaucoup à utiliser ce terme. Je ne pense pas, en effet, que l'on puisse accuser les sociétés de chemins de fer de faire preuve de négligence, au sens juridique du mot. Je dirais plutôt qu'elles réussissent à se convaincre qu'elles peuvent faire des économies ici et là, sans mettre en danger la sécurité des chemins de fer. Ainsi, avec le système de l'entretien différé des voies, on aboutit à ce que certaines voies ferrées ne seront pas entretenues cette année. Les sociétés de chemins de fer se disent que leurs budgets seront mieux garnis l'an prochain et que l'entretien se fera à ce moment-là. Il s'agit évidemment là de négligence au sens général du mot, mais les sociétés de chemins de fer réussissent à se convaincre qu'elles fournissent un bon service aux Canadiens, puisqu'elles réussissent à transporter les marchandises rapidement et à meilleur marché. C'est là leur attitude. Je ne dirais donc pas qu'ils sont coupables de négligence, ils ne font qu'appliquer leur propre raisonnement à ces choses. Ils se disent: nous pouvons investir tant dans l'achat de navires et faire des bénéfices ou acheter des détecteurs d'échauffement, dont nous avons besoin cette année, mais qui n'offrent aucun bénéfice, sauf la sécurité. Ils reportent donc cet achat à l'année suivante, et ainsi de suite. Nous disons qu'au nom des employés et de la population canadienne, les sociétés de chemins de fer doivent être mises au pas par l'organisme qui en est responsable, et qui ne l'a pas fait jusqu'à maintenant, la CCT. Vous avez donc raison de dire que c'est là que réside le problème.

[Texte]

• 1705

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I will only throw in, if I may, a couple more points. First of all, I am glad there is not that accusation against the railways, because in the city which I represent there has been installed the last couple of years a new mile-long track assembly. That facility is running 24 hours a day in an attempt to put out more rail that is obviously safer; the extra long lengths are safer and result in fewer accidents from a rail point of view.

Bearings and hot boxes: someone here said more of those are going in—perhaps not enough—but more of those are going in. If that is the case—and yes, we are in a market economy, and I hope we stay that way, again despite what Mr. Benjamin says. I am sorry he has left, but I hope . . .

Mr. Abbot: You mean that Conservative?

Mr. Ellis: I beg your pardon?

Mr. Abbot: That Conservative who left.

Mr. Ellis: I hope we stay that way.

Really it is a question, then, of the government, the ministry, if necessary, coming down hard on the CTC to make sure they start enforcing some of the regulations contained in existing legislation and this piece of legislation. Is it possible that the CTC spend too much of their time negotiating the tearing up of level-grade crossings; that they spend too much of their time in the politics of other things than safety which have to do with railways, such as building bridges and dealing with track relocations and all the extremely lengthy hearings which go on in that particular area?

Mr. Abbot: It could be. That could well be an excellent point. Perhaps within the CTC there is a misdirection of available man-hours and you are putting too many academics to doing studies on things that are perhaps necessary but down the way and other such things and not having sufficient man-hours, if you will, on the enforcement side of it.

Mr. Ellis: I would suggest to you that is a possibility, having dealt with them on that side of it for many, many years.

Mr. Abbot: I have no experience on that side of it, but I can see where that would be a problem, yes.

Mr. Ellis: I have and I know we are going to bump into that this evening on our next meeting.

I wanted, in closing, to say to Mr. Raymond, to support what you have said, Mr. Abbot, that the laissez-faire he says is not available, not so prevalent in air transport, unfortunately, as evidence before the Dubin Inquiry is bringing out, is in fact, perhaps because of the very nature of the equipment and the extra safeguards that have to be built into aircraft, not perhaps as evident—and thank God it is not—but I think it is still there.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

I think it is appropriate that our last intervener of the day should be that old trainman who is affectionately known to his colleagues as Mr. Choo-Choo Turner.

[Traduction]

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: J'ajouterais seulement quelques observations, si vous le permettez. Premièrement, je suis heureux qu'une telle accusation ne soit pas portée contre les chemins de fer, car on vient de construire, dans la ville que je représente, une usine de montage de rails d'un mille de longueur. Cette installation fonctionne 24 heures par jour en vue de produire des rails plus sûrs et plus résistants.

Quelqu'un a mentionné que l'installation de roulements à billes et de détecteurs était de plus en plus répandue, peut-être pas assez, mais on y arrive, même si nous nous trouvons dans une économie de marché, et j'espère que cela continuera, malgré les propos de M. Benjamin. Je regrette qu'il soit parti, mais j'espère . . .

M. Abbot: Vous voulez dire le conservateur?

M. Ellis: Pardon?

M. Abbot: Le conservateur qui est parti.

M. Ellis: J'espère que nous y resterons.

Il faut plutôt que le gouvernement, le ministère, semonce la CCT, afin qu'elle s'occupe d'appliquer certains des règlements découlant de la législation actuelle et de ce projet de loi. Se peut-il que la CCT consacre trop de temps à négocier la démolition de passages à niveau, et à discuter d'autres aspects que la sécurité, comme la construction de ponts, le déplacement des voies ferrées, et toutes ces questions donnant lieu aux interminables audiences tenues à cet égard?

M. Abbot: C'est possible. C'est un argument fort intéressant. Il se peut qu'au sein de la CCT, la répartition des années-hommes soit mal dirigée, que l'on demande à trop d'universitaires d'effectuer des études sur des aspects fort importants peut-être, mais théoriques, et que l'on ne consacre pas assez de ressources à l'application de la loi.

M. Ellis: Je dirais que c'est une possibilité, étant donné mon expérience depuis des années.

M. Abbot: Ce n'est pas mon cas, mais je comprends que cela peut causer des problèmes.

M. Ellis: J'en ai été témoin et je suis sûr que la question sera soulevée à notre réunion de ce soir.

En terminant, j'aimerais dire que je suis d'accord sur ce que vous avez répondu à M. Raymond au sujet du laissez-faire qui, d'après lui, n'existe pas dans les transports aériens. Malheureusement, comme le révèlent les témoignages à la Commission d'enquête Dubin, il existe, bien qu'il ne soit pas aussi évident, Dieu merci, à cause de la nature de l'équipement et des mécanismes de sécurité supplémentaires intégrés aux appareils.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Ellis.

Il est approprié que notre dernier intervenant soit cet ancien des chemins de fer que ses collègues surnomment M. Choo-Choo Turner.

[Text]

Mr. Ellis: I had thought he was not going to speak this afternoon, Mr. Chairman. I thought Mr. Raymond's speech was exactly Turner's. It is usually word for word. It is an excellent...

Mr. Raymond: I have never met the gentleman before, sir.

The Chairman: I am trying to get acquainted with him right now.

Mr. Turner.

Mr. Turner: I see a lot of my old buddies sitting around this table.

Mr. Abbot, during the past few years we have had many safety inquiries, such as Railway Transport Committee safety inquiry, Ottawa, September 1971; the Port Hope inquiry; the Mississauga inquiry, 1979-80. Now the CTC is talking about an inquiry at London, Ontario. We had an accident up there, as you know, two weeks ago.

Mr. Ellis: That is your fault, Charlie.

Mr. Turner: Not my fault. We all know the problems Canadian railroads are having and we all know we are having accidents. What the employees are looking for is action, not more inquiries. Do you agree with this statement?

• 1710

The Chairman: Mr. Abbot.

Mr. Abbot: I certainly agree with that statement.

The Chairman: The next statement, Mr. Turner.

Mr. Turner: Are you aware that many railroad employees sincerely believe that the CTC rubber-stamps whatever the railways want as far as safety and equipment is concerned?

Mr. Abbot: Well, I can say that if any of the employees ever read the transcript of this, that without question, not only them but we hold that view too.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: What has happened to safety standards, in your opinion, in the Canadian railways in the last ten years.

Mr. Abbot: In the last ten years. Well, I think the obvious answer to that is that they have not improved, they have deteriorated.

Mr. Turner: In your opinion, how many inspectors should the CTC have? I think Mr. Adair will agree that we used to have a CTC inspector who used to cover London, Sarnia, Toronto, Port Erie, Windsor, Belleville, Allison, Niagara Falls, Owen Sound, and I think we would see him once in two or three months. Very seldom did you ever see him at any intermediate terminal. Well, how many terminals should the inspectors be assigned to and how big should the inspectors' territory be? Should it be laid out in legislation or should it be assigned through what we believe the Canadian Railway Labour Association should suggest?

[Translation]

M. Ellis: Je croyais qu'il n'allait pas prendre la parole cet après-midi, monsieur le président. Les interventions de M. Turner sont habituellement une répétition de celles de M. Raymond. C'est un excellent...

M. Raymond: Je n'ai encore jamais rencontré ce député, monsieur.

Le président: J'essaie justement de faire sa connaissance.

Monsieur Turner.

M. Turner: Je vois bon nombre de mes anciens compagnons assis autour de cette table.

Monsieur Abbot, au cours des dernières années, bien des enquêtes sur la sécurité ont été lancées, comme l'enquête sur la sécurité du Comité des transports ferroviaires, Ottawa, septembre 1971; l'enquête de Port Hope, l'enquête de Mississauga en 1979-1980. La CCT parle maintenant de tenir une enquête à London, en Ontario. Comme vous le savez, il y a eu un accident là-bas, il y a deux semaines.

M. Ellis: C'est de votre faute, Charlie.

M. Turner: Pas du tout. Nous connaissons tous les difficultés que posent les chemins de fer au Canada et nous savons tous qu'il y a des accidents. Les employés veulent maintenant qu'on passe aux actes, que l'on ne se contente plus d'enquêtes. Êtes-vous d'accord?

Le président: Monsieur Abbot.

M. Abbot: Je suis entièrement d'accord.

Le président: Poursuivez, monsieur Turner.

M. Turner: Savez-vous que bien des employés des chemins de fer sont convaincus que la CCT acquiesce à tous les souhaits des sociétés de chemins de fer en matière de sécurité et d'équipement?

M. Abbot: Si jamais un de ces employés lit le compte rendu de la réunion, il constatera que nous sommes du même avis.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: D'après vous, que sont devenues les normes de sécurité des sociétés de chemins de fer canadiennes au cours des dix dernières années?

M. Abbot: Il est évident qu'il n'y a pas eu d'amélioration, mais plutôt détérioration.

M. Turner: A votre avis, combien d'inspecteurs devrait employer la CCT? M. Adair conviendra qu'autrefois, un seul inspecteur de la CCT était responsable de London, Sarnia, Toronto, Port Érié, Windsor, Belleville, Allison, Niagara Falls et Owen Sound. Il ne pouvait visiter chaque endroit que tous les 2 ou 3 mois. Il se rendait rarement dans les terminus secondaires. Quelle devrait être la dimension du territoire d'un inspecteur et combien de terminus devraient lui être alloués? Est-ce que cela devrait être prévu dans la loi ou réparti selon les vœux de l'Association des syndicats des cheminots canadiens?

[Texte]

Mr. Abbot: Mr. Chairman, I do not really think that anyone—I certainly cannot—would attempt to put a figure on that. I would say this, that prior to the awareness of the increased movement of dangerous commodities that we have in ever increasing amounts, we did not have enough at that time—whatever that figure was. Someone has to sit down, really sit down and figure out exactly—and this is the key to the whole thing—how assertive this inspection is going to be under whatever body it may end up in. Are we going to be positive with this?

Let me put it this way, to be a little bit flippant. What we are now dealing with are people who are inspectors, and most of them are women with respect to the Human Rights Commission. Now if we could transfer some of the human rights inspectors and bring their zeal to the inspection of the railways, then I think that might help to answer the question.

An hon. Member: Amen.

Mr. Abbot: It is a question really of what exactly are the people responsible for in ensuring that the railways are operated safely in Canada. How are they going to do it? What level are they going to set themselves to and how are they going to approach it? They will need the manpower to do that. So I do not know, really, the number is very difficult to arrive at.

Mr. Turner: Would, say, 125 cover Canada and do a fair job?

Mr. Abbot: I do not think so. But again I am talking without having looked at that in depth. When I think of the size of Canada, the trackage you have and the things that could happen, I would say that—again it is a guess—that is not enough.

Mr. Turner: Are you aware we have thirteen today across the country?

Mr. Abbot: Well, 125 is certainly an improvement then.

Mr. Turner: In your opinion who should the CTC inspectors be responsible to and how much power should they have to enforce the law? Should they have complete power?

Mr. Abbot: I do not even believe a member of Parliament should have complete power. So, to go to complete, unilateral, absolute power . . . that is the question.

Let me answer this way. It is a very serious question you have asked, Mr. Turner, and I respect it. In my view they should have sufficient power and be backed up with sufficiently thought-out regulations by the commissioners and the higher level staff that once the regulations are enacted and proper thought gone into them, then they should have complete power to enforce them. Not the power to make up their own regulations as they go along, like an immigration officer with due respect to immigration officers.

I say that the regulations should be reasonable and fair to the railways because the railways have to stay in business. You have to remember that. We work for the railways and we get our livelihood from the railways and we do not forget that. They should be fair and reasonable but should be controlled by

[Traduction]

M. Abbot: Monsieur le président, je crois que personne, certainement pas moi, ne tenterait de donner un chiffre à cet égard. Je dirai que le nombre d'inspecteurs était insuffisant avant même que l'on ne se rende compte qu'on transportait de plus en plus de marchandises dangereuses. Il faut que quelqu'un s'attelle à la tâche de déterminer exactement, c'est l'essentiel, la nature des inspections, quel que soit l'organisme responsable. Allons-nous adopter une attitude positive?

Permettez-moi d'être plus direct. Il s'agit ici d'inspecteurs, et la plupart de ceux de la Commission des droits de l'homme sont des femmes. Si l'on pouvait demander à ces inspecteurs d'appliquer leur zèle à l'inspection des chemins de fer, on contribuerait peut-être à résoudre le problème.

Une voix: Ainsi soit-il.

M. Abbot: Il s'agit de déterminer comment on doit s'assurer de la sécurité des chemins de fer au Canada. Comment procédera-t-on à ces inspections? A quel niveau se situeront-elles et quelle sera la procédure? Il faudra que des ressources humaines soient disponibles. Toutefois, j'ignore quel serait le nombre approprié.

M. Turner: Croyez-vous que 125 inspecteurs seraient un nombre suffisant pour tout le Canada?

M. Abbot: Je ne crois pas. Toutefois, je n'ai pas étudié la question en profondeur. Quand on songe à la dimension du Canada, à la quantité de voies ferrées et aux incidents qui pourraient se produire, je dirais que ce n'est pas suffisant.

M. Turner: Savez-vous qu'il y en a actuellement 13 pour tout le Canada?

M. Abbot: Eh bien, alors, 125 serait certainement une amélioration.

M. Turner: A votre avis, devant qui les inspecteurs de la CTC devraient-ils être responsables et quel pouvoir devraient-ils détenir relativement à l'application de la loi? Devraient-ils détenir un pouvoir absolu?

M. Abbot: Même un député ne devrait pas détenir un pouvoir absolu. C'est donc la question qui se pose.

Vous me posez là une question très grave, monsieur Turner. A mon avis, ils devraient avoir le pouvoir absolu d'appliquer des règlements auxquels les commissaires et la direction auront suffisamment réfléchi avant de les adopter. Ils ne devraient pas avoir le pouvoir d'établir leurs propres règlements au fur et à mesure, comme les agents de l'immigration, si vous me permettez cette analogie.

Je crois également que les règlements devraient traiter de façon équitable les sociétés de chemins de fer, car celles-ci doivent pouvoir continuer leurs opérations, il ne faut pas l'oublier. Nous travaillons pour les chemins de fer, c'est notre gagne-pain, et nous ne l'oublions pas. Les règlements doivent

[Text]

the CTC and the inspector on the spot should have sufficient power to take immediate action at that point in time if one of these regulations is clearly being violated.

Mr. Turner: You are aware of the fact that many railway employees with 25, 30, 35 and 40 years of experience have applied to the CTC for inspectors' jobs and were not hired due to the fact that they were not an official somewhere in Canada with the experience of five years. I think future inspectors should not have to come from the management side. I believe that the employees can do an excellent job and this five-year regulation should be waived and done away with.

Mr. Abbot: I am not aware of that regulation but I would certainly agree with you, if there is such a regulation, that it is counter-productive and should be done away with without question.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Many employees have applied to the CTC and when you see the salary range there is just no way they are going to take that job. This is one of the reasons why we have had some good men that were turned down.

Are you aware that 450 CNR carmen and 250 CPR carmen were laid off in the last few days?

Mr. Abbot: I am certainly aware of that. That is my *confrère's*, brother Raymond, organization and he is well aware of that.

Mr. Turner: Are you aware of how many cars are in the sidings across Canada waiting to be repaired yet there is a shortage of cars in many terminals

Mr. Abbot: I would simply say that there is probably sufficient work to keep all the carmen plus a lot more employed.

Mr. Raymond: Over 7 per cent of the fleet.

Mr. Turner: You have also heard, as I think Mr. Raymond said, that railway employees tear off bad order cars and the boss says let the car go. Then when we have a wreck they back off and nobody admits that they tore the car off.

Mr. Abbot: We know that is happening. We made that case very clearly, documented and with witnesses, during the 1970 rail safety inquiry.

The Chairman: May I interject, Mr. Turner? I just want to throw in a question here to Mr. Abbot. you are aware of it and you documented your case; what has happened as a result of that?

Mr. Abbot: That was done during the extensive 48 or 50 days of hearings of the Railway Transport Committee in 1970 reported I think in 1971 or 1972. This was clearly indicated there and, to my knowledge, we will be making the same case documenting the same factors before Judge Grange in Mississauga on July 7. In our view it is still happening that cars are bad ordered by a car inspector and then a supervisor will make

[Translation]

être justes et raisonnables, mais appliqués par la Commission canadienne des transports, et l'inspecteur sur place devrait avoir suffisamment d'autorité pour prendre une décision sur-le-champ si un règlement est clairement enfreint.

M. Turner: Vous savez que beaucoup d'employés des chemins de fer, ayant 25, 30, 35, et même 40 ans d'expérience, ont postulé des postes d'inspecteur, auprès de la Commission canadienne des transports et ont été refusés parce qu'ils n'étaient pas des fonctionnaires canadiens comptant 5 ans d'expérience. A mon sens, les inspecteurs, à l'avenir, ne devraient pas être recrutés parmi les cadres. Les employés des chemins de fer pourraient faire un excellent travail; on devrait supprimer ce règlement de 5 ans.

M. Abbot: Je ne connais pas ce règlement, mais je suis tout à fait d'accord avec vous; s'il existe, il nuit à la productivité, et il devrait être supprimé sans faute.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Beaucoup d'employés ont fait des demandes d'emploi à la Commission canadienne des transports, mais vu l'échelle des salaires, ils n'accepteraient certainement pas ces postes. C'est une des raisons du rejet d'excellents candidats.

Saviez-vous que 450 wagonniers du CN et 250 du CP ont été mis à pied depuis quelques jours?

M. Abbot: Je suis certainement au courant. Ils sont membres du syndicat de mon confrère, monsieur Raymond, et lui aussi est bien au courant.

M. Turner: Savez-vous combien de wagons nécessitant des réparations sont garés sur les voies d'évitement partout au Canada, alors qu'il y a un manque de wagons dans plusieurs terminus?

M. Abbot: Je dirai simplement qu'il y en a sans doute suffisamment pour occuper tous les wagonniers, et d'autres encore.

M. Raymond: Plus de 7 p. 100 de tous les wagons.

M. Turner: Saviez-vous aussi, comme le disait M. Raymond, que les employés de chemins de fer enlèvent les étiquettes sur les wagons en mauvais état, et que leurs patrons les obligent à les remettre en route? Et lors d'un accident, ils le nient, et personne ne veut admettre que les étiquettes avaient été enlevées.

M. Abbot: Nous savons ce qui se passe. Lors de l'enquête sur la sécurité des chemins de fer, en 1970, nous avons présenté ce cas, avec documents et témoins à l'appui.

Le président: Vous me permettez une intervention, monsieur Turner? Je veux poser une question à M. Abbot. Vous étiez au courant, et vous avez même présenté un cas; quel a été le résultat?

M. Abbot: C'était à l'occasion des longues audiences du Comité des transports ferroviaires en 1970, qui ont duré 48 ou 50 jours, et dont le rapport a été déposé en 1971, ou 1972. La documentation était claire et précise, et à ma connaissance, nous présenterons la même documentation sur les mêmes facteurs au juge Grange, à Mississauga, le 7 juillet. A notre avis, il arrive encore que des wagons soient déclarés en mau-

[Texte]

the decision whether to shop that car or make it go. Many times, as I understand it, that decision is made not perhaps on the subjective state of the car but perhaps on the amount of work that happens to be in the car track at that particular location.

The Chairman: Mr. Raymond, would you wish to comment on that?

Mr. Raymond: Yes, Mr. Chairman. Our brotherhood, in addition to what Mr. Abbot has just said about the 1971 inquiry, in 1976, 1977 and 1978 remitted to the RTC representatives stacks of bad order cars and nothing was ever done about it. In fact, this is one of the things that I mentioned that I have on record that I wrote a letter the last time to a Mr. Hibbard. He did not even acknowledge receipt of it and that does not go back to 1971.

The Chairman: Mr. Turner, you are nearly . . .

Mr. Bockstael: Your time is nearly up, Charlie.

Mr. Turner: I was informed just recently that we hire men off the street, we send them out to Gimli, Manitoba and we train them to be carmen with a very, very short course. They are then sent back to various terminals. A regular carman who has had 25 or 30 years of experience is inspecting cars on one side of the track and the apprentice is on the other. The apprentice does not even know what to look for but they expect both men to watch trains going by at 25, 30 and 40 miles an hour. I think it is a disgrace and the CTC should be challenged on what they are allowing to happen on the railroads of this nation.

Mr. Raymond: Is that CN or CP?

Mr. Turner: CN.

Mr. Raymond: I am not aware of that.

Mr. Turner: Well, I got it last weekend and they are not too happy I will tell you with what is going on.

Mr. Raymond: I am glad you mentioned it.

Mr. Turner: As you know, we have been having accidents—and I have been down here 12 years and John Skoberg, Mr. Benjamin and I have been pounding away for 12 years—and we have had accidents galore. We have raised Cain, and we have made speeches in the House. Surely to goodness now somebody will do something and give us the equipment, the safety rules and apply the regulations, then the new CTC inspector, so that they do the job and we stop these foolish accidents that are caused by poor maintenance and not enough employees to do the work.

• 1720

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Before we break up, is it agreed that the brief submitted by the Canadian Railway Labour Association be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I want to take the opportunity on behalf of all members of the committee to thank our Railway Labour

[Traduction]

vais état par des inspecteurs de wagons, et qu'un surveillant décide ensuite d'envoyer les wagons aux ateliers de réparation ou de les remettre en circulation. Souvent cette décision dépend non pas de l'état du wagon, mais plutôt de la charge de travail sur la voie, à cet endroit précis.

Le président: Monsieur Raymond, vous avez des commentaires?

M. Raymond: Oui, monsieur le président. En plus de ce qu'a dit M. Abbot au sujet de l'enquête de 1971, notre syndicat, en 1976, 1977 et 1978, a remis aux représentants du Comité des transports ferroviaires des piles de commandes de réparation de wagons en mauvais état, mais en vain. En fait, je l'ai mentionné plus tôt, j'ai écrit une lettre, la dernière fois, à un certain M. Hibbard. Il n'en a même pas accusé réception, et cela ne remonte pas à 1971.

Le président: Monsieur Turner, vous avez presque . . .

M. Bockstael: Votre temps est presque écoulé, Charlie.

M. Turner: On me disait récemment que l'on recrute des candidats au pied levé, et qu'on les envoie à Gimli, au Manitoba, où ils suivent un cours très bref pour devenir wagonniers. Ensuite, on les envoie dans les différents terminus. Un wagonnier qui a 25 ou 30 ans d'expérience inspecte les wagons sur un côté de la voie, tandis que son apprenti s'occupe de l'autre côté. L'apprenti souvent, ne sait même pas ce qu'il doit inspecter, et on s'attend que les deux hommes surveillent des trains qui passent à 25, 30 ou 40 milles à l'heure. C'est un scandale, et on devrait protester contre les graves lacunes que la CCT tolère sur les chemins de fer de notre pays.

M. Raymond: Est-il question du CN ou du CP?

M. Turner: Du CN.

M. Raymond: Je ne le savais pas.

M. Turner: Je l'ai appris en fin de semaine dernière seulement; et on n'est pas très heureux de ce qui se passe, je peux vous le dire.

M. Raymond: Je vous remercie de m'en avoir informé.

M. Turner: Je suis à la Chambre depuis 12 ans; M. John Skoberg, M. Benjamin et moi-même protestons depuis 12 ans, et nous avons toujours de nombreux accidents. Nous avons fait du chahut, et des discours à la Chambre. J'espère qu'enfin on fera quelque chose, qu'on nous donnera l'équipement, les règlements de sécurité, et qu'on les appliquera, afin que les nouveaux inspecteurs de la CCT puissent faire leur travail, pour que cessent ces stupides accidents dus au mauvais entretien et au manque d'employés.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Turner. Avant de mettre fin à la séance, acceptez-vous que le mémoire de l'Association des syndicats des cheminots canadiens soit imprimé en annexe au compte rendu de cette séance?

Des voix: D'accord.

Le président: Au nom de tous les membres du Comité, je remercie l'association d'être venue ici aujourd'hui. On peut

[Text]

Association for appearing here today. It certainly has been a lively session of this committee. The thought occurred to me that perhaps one of the most useful functions we could perform, as a committee, would be to take a full day of hearings some time in the fall, get this group back, get the CTC and representatives of the two major railroads here, and have all three here at the same time. It would certainly make for an interesting meeting of this committee.

Mr. Abbot: Mr. Chairman, I might add that we would welcome that opportunity and we would be just as frank as we are now, with the exception, I think, that we should move it down to the large railway transport hearing room, because I am sure we would have a lot more people on this side wishing to participate.

The Chairman: Mr. Abbot, we normally hold our meetings in the Railway Committee Room. It just so happened that it had been booked for another function. In any case, the witnesses were indeed frank.

Yes, Mr. Adair.

Mr. Adair: I would just suggest, Mr. Chairman, that since Professor Lukasiewicz, or however you pronounce his name, is such an expert you might arrange to have him here, too, because I would like an opportunity to confront him with some of his nebulous suggestions.

The Chairman: An interesting suggestion, Mr. Adair.

Mr. Ellis: If you are going to do that you better have St. John's Ambulance here as well.

The Chairman: The Committee will now adjourn until 8.00 p.m. this evening, when we shall have the Federation of Canadian Municipalities here in this same room.

Thank you very much.

EVENING SITTING

• 2009

The Chairman: Order please. We have representatives of both parties so we can begin to hear evidence and proceed with the questioning.

I will call upon His Worship Mayor Flynn of Etobicoke to introduce the other members of his panel. I want to welcome all of them here to our committee. It is our fourth session today, so we should be able to round out our day's meetings with a bit of a bang.

• 2010

Mayor Flynn, will you . . .

An hon. Member: Mr. Chairman, the circumstances of the bill . . .

The Chairman: We do not have the Mayor of Mississauga here, so I thought it would be safe.

An hon. Member: Thank God!

His Worship Mayor Dennis Flynn (City of Etobicoke): Mr. Chairman, I might commence by saying to you, thank you for inviting us here to make our representation. I did speak to the Mayor of Mississauga today before I left. However, accom-

[Translation]

dire que le débat a été animé. Il me vient à l'esprit qu'une initiative des plus utiles serait de prévoir à l'automne une pleine journée d'audiences à laquelle seraient invité ce groupe, la Commission canadienne des transports et les représentants des deux grandes compagnies de chemins de fer. Le Comité serait assuré de tenir une séance très animée.

M. Abbot: Monsieur le président, nous serions heureux d'avoir une telle occasion, et nous serions aussi francs que nous l'avons été aujourd'hui, sauf qu'il faudrait peut-être tenir la séance dans la grande salle des chemins de fer, car beaucoup de gens de notre secteur voudraient y participer.

Le président: Monsieur Abbot, nos réunions ont lieu normalement dans la salle du Comité des chemins de fer. Malheureusement, aujourd'hui, elle était réservée à une autre séance. Enfin, les témoins ont été très francs.

Oui, monsieur Adair.

M. Adair: Monsieur le président, puisque le professeur Lukasiewicz, ou quelle que soit la façon de prononcer son nom, est un expert si reconnu, peut-être devrions-nous l'inviter aussi, car je souhaite avoir l'occasion de lui faire expliquer certaines de ses propositions nébuleuses.

Le président: C'est une suggestion intéressante, monsieur Adair.

M. Ellis: Si vous faites cela, faites aussi venir l'Ambulance St-Jean.

Le président: La séance est levée jusqu'à 8 heures ce soir. Nous accueillerons alors, dans cette salle, les représentants de la Fédération canadienne des municipalités.

Merci beaucoup.

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Étant donné que les deux partis sont représentés, nous pouvons ouvrir la séance et commencer l'interrogation des témoins.

J'invite M. Flynn, maire d'Etobicoke, à présenter les personnes qui l'accompagnent. Je leur souhaite la bienvenue. Nous en sommes à notre quatrième séance de la journée et nous devrions pouvoir finir la journée avec éclat.

Monsieur Flynn, voulez-vous . . .

Une voix: Monsieur le président, étant donné le sujet du bill . . .

Le président: Puisque ce n'est pas le maire de Mississauga qui comparaît, jeme suis permis de parler ainsi.

Une voix: Dieu merci!

Son Honneur le maire Dennis Flynn (ville d'Etobicoke): Monsieur le président, je vais commencer par vous remercier de nous avoir invité à comparaître. J'ai parlé au maire de Mississauga la veille de mon départ, mais je suis accompagné

[Texte]

panying me this evening is Mayor Brownlow of the City of Dartmouth, and the Executive Secretary of the Federation of Canadian Municipalities, Glenys Parry.

The Chairman: It is nice to see one of the Atlantic mayors here.

His Worship Mayor Daniel Brownlow (City of Dartmouth): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mayor Flynn, would you like to proceed with your statement, please?

Mayor Flynn: Mr. Chairman, and members of the committee, what we have before us, and I would like to read it, is really a summary of several days of meeting at a conference in which this matter was one of our prime considerations. If I may, I will read it, joined by Mayor Brownlow at a later stage.

In October, 1962, a fully-loaded runaway gasoline tanker careened into the Town of Peace River, Alberta. It tipped, exploded, and flattened a whole block. In February, 1965, a tanker truck carrying 30,000 litres of liquid propane exploded, demolishing 18 buildings and incinerating the main street of Aylmer, Ontario. In April, 1975, 1,400 kilograms of explosives were accidentally detonated in a Calgary dynamite plant. Six men were killed. In November, 1979, leaking chlorine from a derailed tanker car forced nearly a quarter of a million residents of Mississauga to leave their homes. Every year, thousands of accidents involving humans and hazardous goods occur. Fortunately, most are less dramatic than those cited above.

The Federation of Canadian Municipalities is convinced, and seriously concerned, that Canadians must inevitably expect more such accidents as the list of known hazardous goods grows longer. Already, that list includes 300,000 items. Chemists are adding to it daily to meet demands from consumers and industry. Every Canadian community is becoming increasingly dependent on a variety of hazardous products. Both gasoline and natural gas, for example, are virtually indispensable.

While municipal and safety officials in Mississauga have rightly been commended for the efficiency with which their city was evacuated, we believe, along with most Canadian local government officials, that this country's municipalities are largely ill-informed and unprepared to cope with accidents resulting from the transportation of hazardous goods.

The Federation of Canadian Municipalities represents approximately 45 per cent of the Canadian population, and is thus a powerful instrument for informing and assisting local governments. In September, 1979, the federation's executive committee decided that a workshop on the transportation of dangerous goods would be a key element of our forty-third annual conference, which was held in Halifax earlier this month. This decision, which predated the Mississauga accident, reflected the federation's long-held conviction that there

[Traduction]

ce soir du maire Brownlow, de la ville de Dartmouth, et de Glenys Parry, secrétaire exécutif de la Fédération canadienne des municipalités.

Le président: Je suis heureux que le maire de l'une des villes des Maritimes soit présent.

Son Honneur le maire Daniel Brownlow (ville de Dartmouth): Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Flynn, je vous invite à faire votre déclaration.

M. Flynn: Monsieur le président, membres du Comité, ce que je vais vous lire est le compte rendu d'une conférence sur le transport des marchandises dangereuses, qui a duré plusieurs jours. Avec votre permission, j'en ferai lecture, et M. Brownlow prendra la relève tout à l'heure.

En octobre 1962, un camion-citerne rempli d'essence et hors contrôle entra en vascillant dans la ville de Peace River, en Alberta. Il capota, fit explosion et rasa un pâté de maisons. En février 1965, un camion-citerne transportant 30 000 litres de gaz propane liquide fit explosion, détruisit dix-huit immeubles et réduisit en cendres la rue principale d'Aylmer (Ontario). En avril 1975, 1 400 kilogrammes d'explosifs firent accidentellement explosion dans une dynamiterie de Calgary. Six hommes furent tués. En novembre 1979, le chlore s'échappant d'un wagon-citerne ayant déraillé força près d'un quart de million d'habitants de Mississauga à quitter leurs foyers. Chaque année, il se produit des milliers d'accidents qui mettent en cause des êtres humains et des marchandises dangereuses. Heureusement, la plupart sont moins graves que ceux qui sont mentionnés ci-dessus.

La Fédération canadienne des municipalités est convaincue que les Canadiens devront inévitablement s'attendre à ce que les accidents de ce genre soient encore plus fréquents car la liste des produits dangereux connus ne cesse de s'allonger. Déjà, à l'heure actuelle, cette liste compte 300 000 produits. Les chimistes en ajoutent tous les jours pour répondre aux demandes des consommateurs et de l'industrie. Chaque collectivité canadienne devient de plus en plus dépendante d'une vaste gamme de produits dangereux. Ainsi, le carburant et le gaz naturel sont presque indispensables.

Bien que les autorités municipales et les responsables de la sécurité de Mississauga aient bien mérité les éloges qui leur ont été adressés pour l'efficacité avec laquelle leur ville a été évacuée, nous partageons l'avis de la plupart des dirigeants des administrations locales canadiennes et nous croyons que les municipalités de notre pays sont mal informées et non préparées à faire face à des accidents occasionnés par le transport de marchandises dangereuses.

La Fédération canadienne des municipalités représente quarante-cinq pour cent environ de la population canadienne, et constitue de ce fait un puissant instrument d'information et d'assistance pour les administrations locales. En septembre 1979, le Comité de direction de la Fédération a décidé de tenir un atelier sur le transport des produits dangereux comme élément-clef de notre 43^{ème} congrès annuel qui a eu lieu à Halifax au début de juin. Cette décision, qui a devancé l'accident de Mississauga, démontre bien que la Fédération est

[Text]

is an urgent requirement to promote public safety in this sphere.

Accordingly, we welcome the introduction of Bill C-18 and its accompanying regulations as instrumental steps in guaranteeing improved safety for Canadians and their communities. We trust that the bill's enactment will inaugurate the adoption of uniform safety standards and procedures for all modes of transport throughout our country. We support the replacement of previously overlapping statutes and authorities which, in the past, have inevitably complicated regulation of the carriage of dangerous goods.

We have observed that Bill C-18 will constitute a much-needed intervention in a difficult area of impinging jurisdictions. The federation is pleased to note that the act and regulations are being developed as distinct instruments, which will facilitate the provinces' implementation of their requirements in co-operation with federal administrative procedures. Certainly federal, provincial and municipal governments will need to make complicated arrangements, individually and collectively, to administer, enforce and fund this safety system.

The federation acknowledges the urgent necessity for all Canadian communities to formulate individual contingency plans to raise their levels of preparedness to cope with the variety of consequences which an accident resulting from the transportation of dangerous goods in their municipality could cause.

Naturally, the effect of an explosion, a fire, or a spill in a municipality depends on where it occurs. Different routes should be designated for different types of hazardous goods, according to the particular danger they pose. Where there is a danger of fire or explosion, goods should be routed away from heavily populated areas. If water contamination is a risk, routes should avoid water supply points. In all instances, routes should be as far as possible from hospitals.

While the Federation of Canadian Municipalities supports in principle the bill's provisions for remedial action by inspectors and others whenever a future accident involving dangerous goods occurs, we are primarily concerned with measures designed to prevent, or at least to reduce, the incidence of such occurrences.

• 2015

To this end, municipalities have a role to play in ensuring that, in future, dangerous goods in transit will bypass densely populated areas. Communities will need to devise new truck routes which, while avoiding the carriage of hazardous products through residential areas, will guarantee continued efficient service in industrial districts.

Criteria will be required to enable municipalities to select appropriate truck routes for the carriage of dangerous goods

[Translation]

depuis longtemps convaincue qu'il est urgent de promouvoir la sécurité publique dans ce domaine.

En conséquence, nous sommes heureux de la présentation du bill C-18 et de son règlement d'application, qui constituent des mesures utiles pouvant assurer une plus grande sécurité aux Canadiens et à leur collectivité. Nous avons confiance que l'adoption du bill ouvrira la voie à des normes et procédures uniformes de sécurité pour tous les modes de transport employés au pays. Nous appuyons le remplacement des lois et autorités qui faisaient double emploi dans le passé et compliquaient inévitablement la réglementation du transport des marchandises dangereuses.

Nous avons souligné que le bill C-18 constituera un moyen d'intervention fort nécessaire dans un secteur délicat où les compétences se chevauchent. La Fédération constate avec plaisir que la loi et son règlement d'application sont conçus comme des instruments distincts qui aideront les provinces à faire respecter leurs exigences grâce aux procédures administratives fédérales. Inutile de dire que le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales devront conclure des ententes complexes—tant particulièrement que collectivement—pour administrer, appliquer et financer ce système de sécurité.

La Fédération reconnaît que les collectivités canadiennes doivent de toute urgence formuler des plans individuels d'urgence afin de se mieux préparer à faire face à la gamme de conséquences découlant d'un accident qui pourrait se produire au cours du transport de marchandises dangereuses.

Il est certain que les effets d'une explosion, d'un incendie ou d'une fuite dans une municipalité dépendent de l'endroit où l'accident se produit. Il faudrait prévoir des trajets différents pour divers genres de produits dangereux et ce, d'après le danger particulier qu'ils posent. Lorsqu'il y a risque d'incendie ou d'explosion, les marchandises devraient être acheminées par des routes éloignées des centres peuplés. S'il y a un danger de contamination de l'eau, le parcours devrait éviter les points d'approvisionnement en eau potable. Dans tous les cas, les trajets devraient se faire aussi loin que possible des hôpitaux.

Bien que la Fédération canadienne des municipalités appuie en principe les dispositions du bill relatives aux mesures correctives pouvant être prises par des inspecteurs ou autres quand un accident se produit au cours du transport de marchandises dangereuses, nous nous préoccupons surtout des mesures destinées à prévenir de tels accidents ou du moins à en réduire la possibilité.

A cette fin, les municipalités ont un rôle important à jouer pour s'assurer que, dans l'avenir, les véhicules transportant des produits dangereux contourneront les régions à forte densité de population. Les collectivités devront tracer pour les camions de nouvelles voies qui, tout en évitant le transport de produits dangereux dans les quartiers résidentiels, assureront le maintien d'un service efficace dans les secteurs industriels.

Des critères seront nécessaires afin de permettre aux municipalités de choisir des trajets appropriés pour les camions qui

[Texte]

and for scheduling their use. We sincerely hope the passage of Bill C-18 and its regulations will result in the subsequent conduct of a comprehensive survey, the results of which will assist municipalities in making these decisions.

The Chairman: Mayor Brownlow.

His Worship Mayor Daniel Brownlow (City of Dartmouth) (Second Vice-President, Federation of Canadian Municipalities): Some provincial municipal acts may provide sufficient authority for communities to adopt dangerous goods routing by laws. Alternatively, some individual municipalities have acquired the necessary authority by having their provincial legislatures enact city-specific dangerous goods acts. The Federation of Canadian Municipalities would be pleased to co-operate with its affiliate members, the provincial municipal associations of Canada, to explore the possibility of other municipalities obtaining individual legislative authorization of their hazardous goods transportation plans. Uniformity in the implementation of dangerous products legislation throughout Canada's provinces and territories is essential. Perhaps the federation can play a useful role in helping to bring it about.

Besides new truck routes, ensuring the safety of Canadian communities will necessitate the accordance of federal government priority to railway relocation programs. City-centre rail cargo routes are now characteristic of many Canadian communities, and as the federation has previously observed, they pose a constant serious threat to the safety of citizens and of property.

Members of this committee may be interested to learn that at the federation's recent conference workshop session on the transportation, storage, and disposal of dangerous goods, a number of resolutions were received and forwarded to the FCM's incoming national board of directors. The salient points of these resolutions, which the national board of directors will consider at a meeting on September 5, 1980 in Montreal, are (a) the federation of Canadian Municipalities should establish a national municipal commission on the transportation of dangerous goods; (b) the federation should again urge the federal government to amend the Railway Act to require that railways share information about potentially hazardous cargoes in transit or in storage with municipal authorities; (c) the federation should endorse a request for a comprehensive review by federal and provincial governments of legislation pertaining to all aspects of the transportation of dangerous goods by rail, air, sea, and road; (d) the federation should urge the federal government to institute a national program for removal of rail trackage that carries, or may carry, hazardous material through highly populated areas; (e) the federation should petition the federal government to upgrade to internationally acceptable standards road-beds of main-line trackage, switching yards, and spurs which carry

[Traduction]

transportent des produits dangereux, et de programmer la circulation. Nous souhaitons sincèrement que l'adoption du bill C-18 et de son règlement d'application donnera naissance à une enquête exhaustive subséquente, dont les résultats aideront les municipalités à prendre des décisions.

Le président: Monsieur le maire Brownlow.

Son Honneur le maire Daniel Brownlow (Dartmouth) (2^e vice-président, Fédération canadienne des municipalités): Certaines lois provinciales sur les affaires municipales peuvent conférer assez d'autorité aux collectivités pour qu'elles puissent adopter des règlements déterminant de nouveaux trajets pour le transport des marchandises dangereuses. Par ailleurs, certaines municipalités se sont vues doter de l'autorité nécessaire en demandant à leur gouvernement provincial de légiférer sur le transport des produits dangereux dans les villes. La Fédération canadienne des municipalités sera heureuse de collaborer avec ses membres affiliés, les associations provinciales de municipalités du Canada, en vue d'explorer la possibilité que d'autres municipalités obtiennent pour elles-mêmes une autorisation législative pour leurs plans de transport de marchandises dangereuses. Il est essentiel que l'application des mesures législatives touchant le transport des produits dangereux soit uniforme dans toutes les provinces et tous les territoires du Canada; la Fédération pourrait peut-être jouer un rôle utile en aidant à assurer cette uniformité.

De plus, les nouvelles routes pour camions, qui assureront la sécurité des localités canadiennes obligeront le gouvernement fédéral à accorder la priorité aux programmes de déplacement des lignes de chemin de fer. Les chemins de fer servant au transport des marchandises et qui traversent les centres-villes se retrouvent maintenant dans bien des localités canadiennes et, comme la Fédération l'a déjà fait remarquer, ils constituent une menace grave et constante pour la sécurité des citoyens et de leurs biens.

Les membres de ce Comité seront peut-être intéressés d'apprendre que, à la séance en atelier sur le transport, le stockage et l'élimination des marchandises dangereuses tenue au récent congrès de la Fédération, un certain nombre de résolutions ont été reçues et retransmises au nouveau conseil national d'administration de la FCM. Les points saillants de ces résolutions, que le Conseil national d'administration étudiera à sa réunion du 5 septembre 1980, à Montréal, sont les suivants: a) la Fédération canadienne des municipalités devrait établir une commission nationale sur le transport des marchandises dangereuses, composée de représentants municipaux; b) la Fédération devrait faire de nouveau pression sur le gouvernement fédéral afin qu'il amende la Loi sur les chemins de fer et oblige ainsi les sociétés ferroviaires à partager avec les autorités municipales les renseignements sur les cargaisons pouvant être dangereuses que ces sociétés transportent ou entreposent; c) la Fédération devrait appuyer une demande pour que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux fassent un examen exhaustif des lois relatives à tous les aspects du transport des marchandises dangereuses par rail, air, eau et route; d) la Fédération devrait insister auprès du gouvernement fédéral pour qu'il institue un programme national de déplacement des voies ferrées sur lesquelles sont ou pourraient

[Text]

explosives or toxic materials, all containers used to transport explosive or toxic materials to be marked in accordance with a uniform code.

We will advise the federal government of the decisions of the national board of directors about those resolutions.

In conclusion, the Federation of Canadian Municipalities supports Bill C-18 in principle, recognizes the tri-level government action which its implementation will necessitate, and pledges its members' co-operation assistance in all measures directed to reducing the risks entailed by the transportation of dangerous goods.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen.

Just so the record will be kept straight and we will not get in trouble with some procedural purist and have our testimony thrown out, I must remind members that we are in consideration of Clause 2 of Bill C-18.

I want to thank the delegation for their introductory brief, the positive nature of it, their obvious willingness to co-operate with other levels of government.

I will now call upon the members of this committee to put questions to our witnesses this evening. We will start with Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I am not sure which of Their Worships is going to answer the questions initially. In any event, I want to comment briefly that like you, Mr. Chairman, I am pleased with the positive nature of the brief by the federation, having spent more years in municipal politics than in federal politics in my career, and frankly, enjoying it quite considerably more. You do not have to put up with snarky remarks such as just came from my right here. As you know, Your Worship, your word is law in your council chamber, I am sure.

• 2020

Mayor Flynn: I wish it were so, Mr. Ellis.

An hon. Member: It is true of Etobicoke.

Mr. Ellis: Having got over that, I want to point out that in your presentation you refer a number of times to the tri-level, to the need for co-operation between all levels of government, and that sort of thing. This particular legislation, of course, deals only with what the federal government will do as a means of regulating the transport of dangerous goods. While I grant that some of the points you have made are pertinent, I wonder if I could question you on a few of them.

Do you see, for example, the wherewithal, the funds, to designate specific truck routes through municipalities? I think of one small municipality in my constituency, one which any

[Translation]

être transportées des marchandises dangereuses dans des régions densément peuplées; e) la Fédération devrait demander au gouvernement fédéral d'exiger que correspondent à des normes internationnellement acceptables les superstructures des voies principales, des gares de triage et des embranchements sur lesquels sont transportés des produits explosifs ou toxiques. Tous les conteneurs servant au transport de matières explosives ou toxiques doivent être identifiés selon un code uniforme.

Nous tiendrons le gouvernement fédéral au courant des décisions prises par le Conseil national d'administration au sujet de ces résolutions.

Pour conclure, la Fédération canadienne des municipalités appuie en principe le bill C-18, reconnaît que son application nécessitera la participation des trois paliers de gouvernement et promet que ses membres collaboreront à la mise en œuvre de toutes les mesures prises en vue de réduire les risques que comportent le transport des marchandises dangereuses.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

De façon à respecter les règles de la procédure, afin que les témoignages ne soient pas rejetés, je rappelle aux membres du Comité que nous étudions l'article 2 du Bill C-18.

Je tiens à remercier les membres de la délégation de la présentation de leur mémoire, mémoire positif qui démontre leur désir très évident de collaborer avec les autres paliers gouvernementaux.

je vais maintenant demander aux membres du Comité de poser leurs questions à nos témoins de ce soir. Nous allons commencer par M. Ellis.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Je ne sais pas au juste lequel des maires va répondre d'abord aux questions. De toute façon, j'aimerais faire quelques brèves remarques puisque comme vous, monsieur le président, je suis heureux de l'aspect positif du mémoire de la Fédération d'autant que j'ai passé plus d'années en politique municipale qu'en politique fédérale et à vrai dire, cela m'avait plu davantage. Vous n'êtes pas obligé d'endurer des remarques désagréables comme celles que nous venons d'entendre de ma droite. Comme le savez, votre honneur, vos paroles font la loi dans votre salle de conseil, j'en suis persuadé.

M. Flynn: J'aimerais qu'il en soit ainsi, monsieur Ellis.

Une voix: C'est vrai à Etobicoke.

M. Ellis: Cela dit, j'aimerais faire remarquer que, dans votre présentation, vous mentionnez plusieurs fois les trois niveaux de gouvernements, la nécessité d'une collaboration entre tous les paliers gouvernementaux, etc. Le présent projet de loi, évidemment, ne prévoit que ce que le gouvernement fédéral fera pour réglementer le transport des marchandises dangereuses. J'admets que certains des points que vous avez fait valoir sont pertinents, toutefois, je me demande si je peux vous poser quelques questions sur certains aspects.

Par exemple, pensez-vous que les moyens, les fonds existent qui permettent de désigner dans les municipalités des parcours spéciaux à l'intention des camions? Je pense à une petite

[Texte]

member of Parliament driving from Ottawa to Toronto passes through—the little village of Tweed. The main street runs straight through the centre of town and Highway 37 goes straight through the centre of town, about half and half on either side. Every bit of merchandise that is hauled on Highway 37, and most of it from Toronto to Ottawa goes on Highway 37, goes straight through the centre of this little town, including every ounce of the tens of thousands of tons of nuclear waste that came out of Port Hope a year or so ago; that went through the centre of that town, as do many other products. I am curious as to whether you feel, because the federal government cannot help you here, that the municipalities and the provinces, which they are creatures of, will have the funds to do that sort of thing. What I am saying is this: Is it realistic, in your opinion?

The Chairman: Mayor Flynn.

Mayor Flynn: I certainly think, Mr. Chairman, the answer is that it is realistic on the basis of the municipality. In our case, when we have to put up signs that are through the municipality itself, not on arterial highways which you are passing by, we put up those signs and we would expect the Province of Ontario to put up the signs that would relate to their highways. We would share these signs. As you know, Metropolitan Toronto is composed, in its streets, of local streets and arterial roads, and the arterial roads are the responsibility of Metropolitan Toronto. I am certain that in Metropolitan Toronto, where it would be necessary if truck routes would be designated by us for the transportation of those goods, we would sign them. In that practical sense yes, I would not expect the federal government would have to pay for that.

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. The answer you have given me is not quite aimed at the question. That is probably because I did not phrase it well enough. I can appreciate that situation in an area such as Metropolitan Toronto and, indeed, in other cities, Ottawa, Hamilton and what have you; the rerouting and perhaps upgrading slightly of streets to carry the extra weight so that they do not, as you have said in here, pass by bodies of moving water and that sort of thing. Probably that is realistic. But again, I think of the route that is travelled between Belleville and Ottawa, which carries literally hundreds of transport tractor-trailers every night of the year; rain or shine, winter, summer, snow and the whole bit. And they go through places like Tweed, Actinolite, Kaladar, Sharbot Lake, Perth, and on and on through the way. How do you see that happening?

The Chairman: Mayor Flynn.

Mayor Flynn: Mr. Chairman, I do not see, without going to a great deal of expense, that alternate truck routes could necessarily, in small towns and villages and so on and so fourth, be created unless there is some specific danger that could not be dealt with by regulations which could be applied to the transportation of those vehicles or the movement of

[Traduction]

municipalité dans ma circonscription que doit traverser tout député qui se rend en voiture d'Ottawa à Toronto, le petit village de Tweed. La rue principale traverse le centre du village et la route 37 passe en plein centre du village, le divisant en deux. Toutes les marchandises expédiées par la route 37, et tout ce qui va de Toronto à Ottawa, empruntent la route 37, traversent directement le centre de ce petit village, y compris la moindre particule des dizaines de milliers de tonnes de déchets nucléaires qu'on a sortis de Port Hope, il y a environ un an; on a traversé le centre du village pour transporter ces produits, comme on le fait pour de nombreux autres. Je suis curieux de savoir si vous pensez, puisque le gouvernement fédéral ne peut rien pour vous à cet égard, que les municipalités et les provinces, dont ces premières relèvent, auront l'argent nécessaire pour ce genre de chose. Ce que je vous demande, c'est ceci: à votre avis, est-ce réaliste?

Le président: Monsieur le maire Flynn.

M. Flynn: Je crois certainement, monsieur le président, que c'est réaliste, du point de vue de la municipalité. Dans notre cas, lorsque nous installons des panneaux, nous le faisons dans la municipalité même, non pas le long des routes que vous empruntez; nous nous attendons à ce que la province d'Ontario installe les panneaux le long de ses routes. Nous pourrions partager les panneaux. Comme vous le savez, le grand Toronto se compose de rues locales et de routes à grande circulation, ces dernières étant la responsabilité des autorités de la métropole. Je suis persuadé que dans le grand Toronto, s'il était nécessaire de désigner des voies à l'intention de camions qui transportent des marchandises dangereuses, nous les indiquerions à l'aide de panneaux. Du point de vue pratique, je ne m'attends pas à ce que le gouvernement fédéral en défraye le coût.

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Vous n'avez pas tout à fait répondu à ma question. C'est probablement que je l'ai mal formulée. Je peux comprendre une telle situation dans un endroit tel que Toronto, de même que dans d'autres villes, telles Ottawa, Hamilton, etc.; j'admets la nécessité de rediriger la circulation et d'améliorer quelque peu les rues peut-être pour qu'elles puissent supporter un poids supplémentaire afin d'éviter, comme vous le dites, dans votre mémoire, que les camions longent des cours d'eau, ce genre de chose. C'est probablement réaliste. Mais encore une fois, je songeais à la route qu'on doit emprunter entre Belleville et Ottawa et qu'empruntent, effectivement, des centaines de camions-remorques chaque nuit de l'année; beau temps, mauvais temps, hiver comme été, enfin par tous les temps. Les camions traversent des endroits comme Tweed, Actinolite, Kaladar, Sharbot Lake, Perth, etc., etc., le long de la route. Voyez-vous des remèdes dans ce cas-là?

Le président: Maire Flynn.

M. Flynn: Monsieur le président, je ne vois pas comment, sans engager des frais énormes, on pourrait avoir des routes secondaires à l'intention des camions dans les petites villes et villages, à moins qu'il n'existe un danger précis qu'on ne pourrait écarter à l'aide de règlements visant à détourner ces véhicules ou la circulation de ces véhicules dans les villages. A

[Text]

those vehicles through that town. Some vehicles at the present time are travelling too quickly. Some of them are travelling without concern for the cargo that they carry. We would like to see regulations which apply to the safety of the transportation of those vehicles, and if the town does not have the facilities to reroute traffic, to bypass the town itself. But I think it is only practical in the sense that they would continue to use the routes they are using now, but with a greater degree of safety and a greater degree of caution.

• 2025

Mr. Ellis: If we take that a step further and go to the question of rail travel, which is a point that we have spent a good deal of time on already today, you are suggesting that the mainline trackage, switching yards and spurs, all be upgraded and not go through built-up areas. I would think that you would agree that passenger traffic, however, need continue into the centres of major communities, and indeed minor communities, because obviously passenger rail travel likely will be an ongoing mode of travel, being cheaper and more fuel efficient than the ordinary automobile or other means of travel. If that is the case then, do you envisage pairing rail lines through municipalities, around municipalities, or how would you see that happening?

The Chairman: Mr. Flynn.

Mr. Flynn: In certain areas, Mr. Chairman, where it is practical to bypass municipalities by the usage of old track or track which could be upgraded to bring it to sufficient standard, I think you could bring that into being. But I could see that the country would be faced with an enormous cost if we just arbitrarily decided that we were going to bypass every community in Canada. We just could not do that. Passenger service would certainly have to go to those centres of towns that they go to now and especially in the larger communities a great number of tankers carrying volatile and hazardous goods have to go into the main portion of town to be distributed. However, if it is a bypass route or a bypass situation in which you are moving great quantities of material from the west to the east, or the east to the west, I certainly think that where you have large, built-up areas it would not do any harm at all to use any of the trackage available to bypass the situation, or in some cases, as our citizens in Etobicoke are demanding, remove it altogether from the mainline situation and run it on a bypass.

Mr. Ellis: What brought it to my mind, Mr. Chairman, was that this past Saturday our party had a caucus in Hamilton and as I drove out of Toronto . . . And I am a little unclear as to the boundaries of Etobicoke, but I think the Gardiner goes across the south portion of Etobicoke, does it not?

Mr. Flynn: That is right. Where the Gardiner ends, Etobicoke begins.

Mr. Ellis: As I drove along there, that route that is heavily travelled by the GO trains, the double-decker trains, there was a freight train of some 100 cars travelling something, I would guess, of 70 or 80 kilometers an hour, coming into Toronto. I had this bill in mind when I was thinking about it because this

[Translation]

l'heure actuelle, certains véhicules roulent à des vitesses beaucoup trop élevées. Certains roulent sans égard pour la cargaison qu'ils transportent. Nous aimerions que des règlements soient adoptés visant la sécurité du transport à bord de ces véhicules et s'il n'existe pas de possibilités de détourner le trafic, il conviendrait peut-être de contourner la ville elle-même. On utiliserait les mêmes itinéraires qu'actuellement; ainsi, tout serait plus sûr et on agirait avec une plus grande prudence.

M. Ellis: Si l'on passe maintenant à la question du transport par rail, dont nous avons parlé en long et en large aujourd'hui, vous suggérez donc de modifier la voie principale, les gares de triage et les embranchements afin de ne pas passer par des régions habitées. Vous devez sans doute reconnaître pourtant que les trains de voyageurs doivent pouvoir atteindre les centres des grandes villes et même des petites localités. Les voyages par chemins de fer vont sans doute connaître un succès plus prononcé à l'avenir, étant donné qu'il s'agit d'un mode de transport meilleur marché et plus efficace que l'automobile, etc. Si tel est le cas, envisagez-vous de dédoubler les voies de chemins de fer et de faire passer une des deux lignes par les municipalités, l'autre contournant celles-ci? Comment envisagez-vous la question?

Le président: Monsieur Flynn.

M. Flynn: Dans certaines régions, où il est faisable de contourner les municipalités en améliorant l'état des voies existantes, je crois que cela serait possible. Cependant, si l'on décidait arbitrairement que pareille mesure devrait s'appliquer à tout le pays, cela occasionnerait des coûts exorbitants et nous ne pourrions par conséquent pas procéder de la sorte. Les trains de voyageurs devraient évidemment continuer à se rendre au centre des villes, comme c'est le cas actuellement; or, un très grand nombre de wagons-citernes transportant des substances volatiles et dangereuses doivent à l'heure actuelle passer par le centre des grandes villes. Il serait bon par conséquent de détourner la circulation dans de tels cas, particulièrement pour le transport est-ouest et vice versa. On pourrait procéder de cette façon ou, comme les habitants d'Etobicoke le demandent à l'heure actuelle, ne plus faire passer les trains sur la voie principale mais sur une voie de déviation.

M. Ellis: Samedi passé, notre parti tenait un caucus à Hamilton et je m'y suis rendu à partir de Toronto. Je ne sais pas exactement quelles sont les limites d'Etobicoke, mais je crois que la voie express Gardiner passe par le sud d'Etobicoke, n'est-ce pas?

M. Flynn: Oui, là où prend fin la voie rapide, Etobicoke commence.

M. Ellis: Sur ces voies, sur lesquelles roulent beaucoup de trains panoramiques, j'ai vu un train de marchandises de 100 wagons qui roulait à 70 ou 80 kilomètres à l'heure en direction de Toronto. Le projet de loi à l'étude m'est venu à l'esprit en regardant ce train qui roulait sur des voies très fréquentées le

[Texte]

train was travelling on what is obviously a very busy piece of railway track next to one of Canada's busiest highways, and over a track that normally carries tens of thousands of people every day. I was thinking about the possibility of what would happen if there was an accident on that piece of trackage.

Mayor Flynn: In actual fact, Mr. Chairman, if the accident that did occur in Mississauga had happened 10 minutes later it would have wiped out the centre of Etobicoke. The track that you saw was the Canadian National Railway track adjacent to the Queen Elizabeth Way and the Gardiner Expressway, and is bypassed by Canadian National Railways and goes up to the north into Maple, into the marshalling areas there. There is trackage there now. In actual fact, goods which are not destined for the centre of Toronto could bypass Toronto on those bypass routes which are in place. It is not such a situation in the case of the Canadian Pacific. The Canadian Pacific comes through the centre of town, as it did in Mississauga. Should that explosion have taken place 10 minutes later, it would have come into the heart of Etobicoke and go right in through the heart of Toronto and out again. We think that in a bypass situation, where the goods are not intended to be used for the metropolitan Toronto area, the trackage of the CN could be used to bypass Toronto for the Canadian Pacific Railway.

Mr. Ellis: I know the Chairman is going to cut me off very shortly and not unreasonably, but there are two or three things. First of all, the cost of moving a railway track such as that. I have been trying over the past two decades to have one moved in the city of Belleville where I served as mayor for a number of years. It now passes across the waterfront because the forefathers of the city felt that was the only way they could attract industry, and of course they wanted the tracks along the edge of the water. Now it is a very scenic area except for the railway tracks, and we tried to move them north of the town. A suggestion has been made to put it over some trackage north of town, and I think you should know it is virtually impossible to get those two railway companies to agree on that sort of thing. There would likely have to be a separate dedicated track. If that is the case, the cost of going around the top of Toronto, I suggest to you would be something in the order of \$.5 billion.

• 2030

Mayor Flynn: If the area of co-operation could not be properly put together, you are absolutely right; it would be a prohibitive cost. It would certainly cost the Canadian taxpayers in the long run as consumers a great deal of money, but what I am suggesting through you Mr. Chairman, Mr. Ellis, is that the trackage is there; by co-operative standards, they could utilize the track between midnight and 7 o'clock in the morning, when it is mostly freight transportation going that way, to assist in by-passing large urban communities such as Montreal, Toronto, Vancouver, whatever. I do not think you can by-pass every municipality in Canada.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

long d'une des grandes routes où la circulation est la plus dense au Canada. Plus de 10 mille personnes utilisent la voie ferrée dans cette région tous les jours. Je me suis mis à penser à ce qui se passerait s'il arrivait un accident sur ces voies-là.

M. Flynn: En fait, si l'accident qui s'est produit à Mississauga s'était produit un peu plus tard, il aurait détruit le centre d'Etobicoke. La voie que vous avez vue était celle du Canadien national, longeant l'autostrade Reine Elizabeth et le Gardiner Expressway. Il y a une déviation du Canadien national qui se rend dans le nord jusqu'à Maple, où se trouvent les gares de triage. En fait, les marchandises qui ne sont pas destinées au centre de Toronto pourraient emprunter l'embranchement existant. Quant au Canadien Pacifique, ses voies entrent au cœur de la ville comme d'ailleurs à Mississauga. Si l'explosion avait eu lieu 10 minutes plus tard, les dégâts auraient été terribles pour Etobicoke et pour Toronto. Nous croyons que lorsque les marchandises ne sont pas destinées au marché métropolitain de Toronto, les voies du CN pourraient être utilisées par le CP pour contourner Toronto.

M. Ellis: Je sais que le président va me couper la parole très bientôt, ce qui est tout à fait normal, mais je vais encore signaler deux ou trois choses. Tout d'abord, quel serait le coût du déplacement des voies ferrées? Au cours des deux dernières décennies j'ai essayé de les faire déplacer dans l'agglomération de Belleville, dont j'étais le maire. Les voies longent l'eau à l'heure actuelle parce que les autorités de la ville, il y a quelques années, avaient pensé que c'était la seule façon d'attirer l'industrie dans cette région. Il s'agit là d'un endroit extrêmement pittoresque, si ce n'était de la voie ferrée. Nous avons essayé de les faire déplacer vers le nord de la ville. On a proposé de faire circuler les trains sur des voies qui se trouvent au nord de la ville et je dois vous signaler qu'il est virtuellement impossible de demander aux deux compagnies de chemins de fer de s'entendre sur cette question. Il faudrait qu'elles aient chacune leurs voies. Si tel est le cas, le contournement de Toronto coûterait aux alentours de 5 milliards de dollars.

M. Flynn: Si l'on ne pouvait pas en arriver à une situation où les deux sociétés collaboreraient, les coûts pour les contribuables canadiens seraient évidemment exorbitants. Tout ce que je veux dire, Monsieur Ellis, c'est que les voies existent déjà. Pourvu qu'une collaboration soit possible, les voies pourraient être utilisées entre minuit et 7 h 00 du matin, lorsque ce sont surtout des trains de marchandises qui circulent et cela permettrait ainsi de contourner de grands centres urbains comme Montréal, Toronto, Vancouver, etc. Évidemment, je ne crois pas que l'on puisse contourner toutes les municipalités canadiennes.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Penner.

Mr. Penner: Thank you, Mr. Chairman. This committee received a statement by the Minister of Transport regarding Bill C-18, in which he talked about interaction among the three levels of government, a point made in your submission as well. That is, interaction regarding the administrative arrangements which will follow from Bill C-18 when it is law. If my memory serves me correctly, the minister indicated discussions with the provincial and municipal governments are underway. I think I am correct in that. I wonder if you could inform the committee as to whether the confederation or any of its members to your knowledge has been involved in any of these discussions to which the minister referred.

Mayor Brownlow: Mr. Chairman, first of all, I am not aware that any discussions have taken place with the federation, that is, at the federal level. I am not certain just what the minister said. I understood he was talking about the talks with the provinces, and I believe Mr. Ellison in his evidence indicated he had talks with about five provinces and had indicated some co-operation was evident there. However, we have not as yet.

Our purpose in coming before you is to indicate we are prepared to, and at a suitable time, the minister, or somebody from the federal government we hope, will see fit to bring us into the discussions. We would want to be part of the discussions because we are the people affected by it, as you can well understand. As the municipalities, we are the ones who have to bear the brunt of whatever happens.

The Chairman: Mayor Flynn.

Mayor Flynn: Mr. Penner, it is very probable that between the municipal associations and the various provincial governments, the discussions, at least on a basic level have commenced. Certainly that is so with the Association of Municipalities in Ontario, but I would not like to speak on their behalf, because I have not been involved in those discussions.

Mr. Penner: Okay. Well, I share with you entirely the idea that you should be involved in working out the administrative arrangements of this act when it becomes an act. If I may say so, I do not think it should be taken for granted these discussions will follow. I think the federation really ought to track that down, because I think we are going to have poor legislation if you are not involved in a very intense way in working out the way in which this act will be administered.

Next, I would like to talk a little about notification of municipal officials. My reading of Bill C-18 indicates there is no mention at all regarding the notification of municipal officials of the nature of dangerous goods passing through their jurisdiction. If this is also how the federation interprets the bill, and if that is so, I would think it is a matter of concern to you. I would like to have a clarification of that. Do you not think that this kind of notification is necessary, essential? If you do, who should be notified and how far in advance do you think such notification should be given, and finally, regarding notification, is it your belief that residents of a municipality should have access to this kind of information? Or, just to

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Penner.

M. Penner: Merci, monsieur le président. Le ministre a fait une déclaration au Comité des transports concernant le bill C-18 dans laquelle il parle de l'interaction des trois paliers de gouvernement, question que vous développez dans votre présentation également. Je veux parler de la collaboration en matière de dispositions administratives qui découleront de l'adoption du bill C-18. Si je ne me trompe, le ministre a indiqué que des discussions avec les gouvernements provinciaux et municipaux sont en cours. Je crois bien ne pas me tromper. Je me demande si vous pourriez dire au Comité si la Fédération ou certains de ses membres ont participé à quelques-unes de ces discussions dont parlait le ministre.

M. Brownlow: Monsieur le président, tout d'abord, je ne suis pas au courant de discussions qui auraient eu lieu avec la Fédération, en tout cas pas au niveau fédéral. Je ne sais pas exactement ce que le ministre a dit. Si j'ai bien compris, il a parlé de discussions avec les provinces et je crois que M. Ellison, au cours de son témoignage, a indiqué qu'il avait eu des entretiens avec 5 provinces qui faisaient preuve d'esprit de collaboration. Cependant, nous n'avons pas eu d'entretiens avec elles jusqu'à présent.

Nous venons ici pour vous faire comprendre que si le ministre ou quiconque du gouvernement fédéral nous en priait, nous serions prêts, au moment opportun, à participer aux discussions. Étant concernés pour cette question, nous aimerions évidemment beaucoup participer à de telles discussions. Ce sont en effet les municipalités qui doivent supporter le poids de tous les accidents.

Le président M. Flynn.

M. Flynn: Monsieur Penner, il est fort probable que des discussions aient déjà été amorcées entre les associations municipales et les différents gouvernements provinciaux, du moins aux échelons inférieurs. Cela est certainement le cas de l'Association des municipalités de l'Ontario, mais je ne tiens pas à parler en leur nom, parce que je n'ai pas participé aux discussions.

M. Penner: Je vois. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire que vous devriez participer à l'élaboration des dispositions administratives de la loi une fois que celle-ci sera adoptée. Je dois dire cependant qu'à mon avis, il ne faudrait pas prendre pour acquis que de telles discussions auront nécessairement lieu. Je crois que la Fédération devrait mettre cette question au point car la loi ne sera bonne que si vous participez de façon très réelle à l'élaboration des règlements qui en découlent.

Je vais parler maintenant un peu de l'avis donné aux fonctionnaires municipaux. Si je comprends bien, le bill C-18 est complètement muet sur cette question. Les employés municipaux ne sont pas avisés de la nature des produits dangereux qui traversent leur territoire. Je suppose que si vous interprétez la loi comme je l'interprète, c'est une question qui doit vous préoccuper. Je voudrais bien avoir des précisions à ce sujet. Ne pensez-vous pas que ce genre d'avertissements est nécessaire, essentiel même? Si oui, qui devrait être averti et combien de temps à l'avance, et, afin, pensez-vous que les habitants d'une municipalité devraient avoir accès aux renseignements concernant ces avertissements? Ou bien, pour conclure, en tant que

[Texte]

conclude, would there be some concern on your part as municipal leaders that such knowledge may lead to certain adverse effects if dangerous goods were being transported through a municipality—there might be demonstrations or blockades or anything of that nature?

• 2035

The Chairman: I was inclined to cut you off, Mr. Penner.

Mr. Penner: I noticed that.

The Chairman: Mayor Flynn.

Mr. Penner: You did not do it very well, Mr. Chairman, because I kept right on going.

The Chairman: Next time I will be more efficient.

Mayor Flynn: Through you, Mr. Chairman, to Mr. Penner. There exists now in the movement of extraordinarily large vehicles, whether wide or long or whatever a system by which the police are notified, and the works department or the roads department is notified. Now, Mr. Chairman, I think it is necessary that the proper officials of a municipality be notified, such as our fire department, our works departments—the people who would be responsible for being called to respond to any situation which occurred and which could give advice to the movers of the hazardous goods. I do not think that you would want to publish a list daily as you might like in the case of large urban municipalities, where that information would be on a continual flow basis, coming almost hourly, on a printout as information to the various works departments, police departments, fire departments. But I do not think that you would want to publish that kind of information in the paper because it is true that people become fearsome of certain knowledge that they have. It is moving through now. On Highway 427, cutting right through the heart of my municipality. I look out upon that highway and see literally hundreds of trucks a day carrying volatile liquids and I would hesitate to advertise that the people should be paying attention to that. I think that we as the protector of the municipalities and the protector of the people through the federal government and the provinces, should make our officials very much aware of it so that they can always be prepared for any eventuality.

Mr. Penner: Okay, so we will call it then the need for appropriate notification.

Mayor Flynn: Yes.

Mr. Penner: Should something in that line be in the bill, in the legislation?

Mayor Flynn: Yes, I think at least in the regulations.

Mr. Penner: In the regulations.

Mayor Flynn: Yes, in the regulations there should be some notification to the proper authorities in the municipality.

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: In your brief you indicate that this country's municipalities are largely ill-informed and unprepared to cope with accidents resulting from the transportation of hazardous goods. Although subject to correction by my honourable friend opposite, it did seem to me that in Mississauga that community was fortunately quite prepared to cope with the

[Traduction]

responsables municipaux, craignez-vous que la divulgation de tels renseignements se traduise par des conséquences néfastes, des manifestations ou des barrages sur les routes, par exemple, si des convois de produits dangereux passaient par votre municipalité?

Le président: Monsieur Penner, j'allais vous interrompre.

M. Penner: Je l'ai bien vu.

Le président: Monsieur le maire, vous avez la parole.

M. Penner: Malgré cela, monsieur le président, vous n'y êtes pas parvenu parce que j'ai continué comme si de rien n'était.

Le président: La prochaine fois, je serai plus efficace.

M. Flynn: A l'heure actuelle, lors du passage d'un convoi exceptionnel, la police et les services des travaux publics ou le service de la voirie sont avertis. Monsieur le président, j'estime nécessaire que les responsables d'une municipalité soient avertis, ceux des services de lutte contre les incendies, par exemple, ou ceux des services des travaux publics. C'est à eux que l'on ferait appel en cas de besoin et ce sont eux qui pourraient donner conseil aux personnes chargées de déplacer les produits dangereux. Je ne pense pas qu'il serait possible de publier une liste quotidienne, comme dans le cas des grandes agglomérations urbaines où ce genre de renseignements est fourni en permanence, presque chaque heure, sur des imprimés d'ordonateur à l'intention des services des travaux publics, des services de police et des services de lutte contre les incendies. Par ailleurs, je ne pense pas qu'il serait souhaitable de publier ces renseignements dans les journaux parce qu'il est vrai qu'on a tendance à nourrir certaines craintes quand on est informé de certaines choses. La route 427 traverse notre municipalité et, chaque jour, j'y vois pratiquement des centaines de camions transportant des produits volatiles et j'hésiterais à déclarer dans les journaux que les habitants devraient faire attention. J'estime que les responsables municipaux, ceux du gouvernement fédéral et ceux des provinces, qui tous protègent les citoyens, devraient avertir les spécialistes auxquels j'ai fait allusion pour qu'ils soient toujours en mesure de parer à toute éventualité.

M. Penner: Très bien, donc nous parlerons alors d'un besoin d'avertissements adéquats.

M. Flynn: Oui.

M. Penner: Le projet de loi devrait-il contenir une disposition à ce propos?

M. Flynn: Oui, les règlements tout au moins.

M. Penner: Les règlements.

M. Flynn: Oui, les règlements devraient prévoir une certaine forme de notification aux autorités municipales appropriées.

Le président: Monsieur Penner.

M. Penner: Vous dites dans votre mémoire que les municipalités de notre pays sont fort mal informées et qu'elles sont fort mal préparées contre les accidents résultant du transport de produits dangereux. Mon honorable ami d'en face me reprendra peut-être mais il me semble que la municipalité de Mississauga, bien heureusement, était tout à fait prête à lutter

[Text]

consequences. I may be reading it wrong. I had the impression that there was a degree of preparedness and that they handled it extremely well, but I gather that this is not general across the country; that the level of preparedness in most municipalities would not be as effective as that. So I am wondering, are there currently any programs available to inform various officials within each municipality how they can cope? Does the federation have some plan to improve that situation?

The Chairman: Mayor Flynn.

Mayor Flynn: Well first of all, may I respond to the Mississauga incident. It was just by absolute coincidence that in the Region of Peel, just shortly before that—within the month—they had been upgrading their emergency measures procedures, linking them to the Metropolitan Toronto emergency measures procedures, which were being debated in council. All of this was fresh in mind; they had been going through those procedures.

• 2040

I would point out though, through you, Mr. Chairman that, in fact, it was the Attorney General of the Province of Ontario that took charge of the whole incident, and most of the manpower came from outside of Mississauga to assist in bringing everything under control and to assist in the evacuation of the population. So it was a concerted effort because there were a great number of municipalities prepared.

However, that is not so in consensus across the nation where a great number of municipalities are not now prepared because emergency measures organizations across the country have been left, I guess the proper word is to decay, to become sleepy in their attitudes and certainly not to be responsive. There are courses in the province of Ontario—in Arnprior for instance—that would assist municipalities in upgrading their knowledge of emergency measures. I do not know whether Mayor Brownlow can add to that or not, but possibly he can.

The Chairman: Mayor Brownlow.

Mayor Brownlow: If I may, Mr. Chairman, that is quite correct. The courses given in Arnprior are designed to help municipally elected officials, and they do provide a framework from which you can build your contingency plan.

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: My final question, Mr. Chairman. Mr. Ellis raised the subject of the selection of appropriate truck routes. Your brief states that criteria would be required to enable municipalities to select these routes for the carriage of dangerous goods and for the scheduling of their use. You recommend that a comprehensive survey be conducted. Could you tell the committee who you had in mind for the undertaking of this survey when you said that? Whose responsibility would that be? I wonder if you could elaborate just a bit more on the function of this survey.

Mayor Flynn: I think it would be a provincially co-operative sort of thing that would be given over to each municipality which certainly knows its own routes and concerns better than anybody else. I think it would be developed on the basis of a

[Translation]

contre les conséquences de l'accident. Je me trompe peut-être, mais j'ai eu l'impression que l'on était prêt et que l'on a fort bien agi mais peut-être cela ne serait-il pas le cas n'importe où au Canada? La plupart des municipalités ne sont peut-être pas aussi bien préparées que Mississauga l'était. Par conséquent, je voudrais bien savoir s'il y a à l'heure actuelle des programmes d'information à ce propos à l'intention des responsables municipaux. La Fédération a-t-elle des plans pour améliorer la situation?

Le président: Monsieur Flynn.

M. Flynn: Permettez-moi tout d'abord de faire quelques commentaires à propos de l'accident de Mississauga. C'est par pure coïncidence que, peu avant, dans le mois qui a précédé, les responsables de la région de Peel avaient amélioré leurs méthodes d'application des mesures d'urgence, en les reliant à celles de l'agglomération métropolitaine de Toronto, qui étaient étudiées en conseil municipal. Tout cela était frais à l'esprit de tout le monde; on avait bien étudié les méthodes.

Monsieur le président, je dois cependant souligner que c'est le procureur général de la province de l'Ontario qui s'est chargé de l'ensemble des opérations et que la plupart du personnel qui a aidé à maîtriser la situation et à évacuer la population n'était pas de Mississauga. Il s'est donc agi d'un effort concerté parce qu'il y avait beaucoup de municipalités préparées.

Ce n'est cependant pas le cas partout dans le pays, beaucoup de municipalités ne sont pas préparées parce que les services d'intervention d'urgence ont été laissés à l'abandon, je pense que c'est bien le mot, on les a laissés s'endormir et ils ne sont certainement pas prêts à réagir. La province de l'Ontario a organisé des cours, à Arnprior, par exemple, pour améliorer les mesures d'urgence des municipalités. Peut-être M. Brownlow a-t-il quelque chose à ajouter à ce propos, je ne sais pas.

Le président: M. Brownlow.

M. Brownlow: Monsieur le président, c'est tout à fait exact. Les cours donnés à Arnprior visent à aider les élus locaux, ils fournissent une base sur laquelle fonder des plans d'urgence.

Le président: M. Penner.

M. Penner: Monsieur le président, ce sera ma dernière question. M. Ellis a parlé du choix d'itinéraires appropriés pour les camions. Dans votre mémoire, vous parlez des critères qui devraient permettre aux municipalités d'établir des itinéraires pour le transport de produits dangereux et d'en organiser le calendrier d'utilisation. Vous recommandez que l'on organise une enquête approfondie à ce propos. Pourriez-vous dire au comité qui, selon vous, pourrait entreprendre une telle enquête? De qui cela relèverait-il? Pourriez-vous nous donner de plus amples précisions sur l'utilisation d'une telle enquête?

M. Flynn: Je pense qu'il devrait s'agir d'un effort de coopération, à l'échelle de la province. Chaque municipalité déterminerait quels sont les produits dangereux qui sont transportés sur ses voies de circulation et elle déterminerait les déviations

[Texte]

municipality recognizing what is happening to it, what is passing through it, and deciding whether or not, in fact, it did have any alternate routes that could be used. And that would all be co-ordinated through the province because that information would have to be given out almost at the boundaries to anybody who was unused to the area so that he could transport those areas safely and know where he has to make his detours and not come upon them suddenly. I think it is a co-operative situation.

Mr. Penner: So, in Ontario, probably the Ministry of Transportation and Communications . . .

Mayor Flynn: Yes.

Mr. Penner: Has such an approach been made to the ministry?

Mayor Flynn: That situation exists now in some instances on the basis of the moving of certain kinds of equipment, because, as you know, you cannot move wide loads and heavy loads through certain territories without a great deal of preparation. That same sort of thoughtfulness should go into the movement of hazardous goods. I think all they have to do is expand on what they are doing now.

Mr. Penner: Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Penner. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I, too, would like to welcome our guests tonight, one of whom I have known for some time and have a great admiration for his abilities as a mayor in a community that is very close to mine in Brampton.

I am probably going to take a little different tack tonight because some of the things that we have been talking about I think are completely unrealistic. They are mother and apple pie, there is no question about that, and the desirability, there is no question there. And thank God, the Mississauga accident happened where it did and not in the centre of Etobicoke, or in the centre of Brampton, or in the centre of Georgetown, for that matter, or Acton, or Guelph, or whatever. But, Your Worships, you are talking about rerouting traffic out of the mainline through Mississauga and Etobicoke to the north. That means it goes through Brampton and Richmond Hill and Thornhill and you are just transferring a problem from one community to another. A disaster can be just as significant in Maple in the marshalling yards as it can in Etobicoke.

I feel that my responsibility, as a parliamentarian and as a legislator, is to ensure that the equipment that is carrying this is safe, and that the organization for the trains and for the planes and for the trucks and for the marine are as safe as we can possibly make them. But we cannot legislate against stupidity. If somebody assembles that train wrong, or if somebody drives that truck too fast—I do not care where your truck route is, if he is a careless driver and if he slams into one family and the thing explodes in another car—I take my community for example. I am on the old Grand Trunk. It goes through your community as well. It goes through Etobicoke. It goes through Brampton, Georgetown, Acton, Guelph, on to

[Traduction]

possibles. Tous ces renseignements seraient coordonnés à l'échelle de la province parce qu'ils devraient être donnés, dès l'entrée, à quiconque ne connaît pas la région pour que les produits soient transportés en toute sécurité et pour que les camionneurs connaissent les déviations à l'avance. Je pense qu'il devrait s'agir d'un effort de coopération.

M. Penner: Donc, en Ontario, ce serait probablement le ministère des Transports et des Communications . . .

M. Flynn: Oui.

M. Penner: Des démarches en ce sens ont-elles été faites auprès du ministère?

M. Flynn: C'est déjà le cas pour le transport de certains genres d'équipements; vous le savez bien que le passage d'un convoi exceptionnel doit toujours faire l'objet d'une grande préparation. Le transport de produit dangereux devrait être préparé avec autant de soin. Je pense qu'il s'agit simplement d'élargir ce que l'on fait actuellement.

M. Penner: Merci bien. Merci monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Penner. Monsieur McDermid c'est à vous.

M. McDermid: Merci monsieur le président. Je suis moi aussi heureux d'accueillir les témoins qui comparaissent ici ce soir. Je connais l'un d'entre eux depuis quelque temps déjà et j'admire beaucoup le talent avec lequel il exerce ses fonctions de maire dans une localité très proche de la mienne, Brampton.

Je vais choisir une tactique légèrement différente parce que j'estime que certaines des choses qui ont été dites ce soir sont totalement irréalistes. Ce sont des choses bien ordinaires, il n'y a pas de doute à cela, et très souhaitables aussi. Remercions Dieu que le centre d'Etobicoke, celui de Brampton, celui de Georgetown ou d'Acton ou de Guelph n'aient pas connu d'accident tel que celui de Mississauga. Cependant, voilà maintenant que l'on parle de détourner les trains par Mississauga et Etobicoke au nord. Ainsi, ils passeraient par Brampton, Richmond Hill et Thornhill, ce qui revient à transférer un problème d'une localité à l'autre. Un désastre peut être tout aussi grave dans la gare de triage de Maple qu'à Etobicoke.

En tant que parlementaire et que législateur, je dois m'assurer que le matériel qui transporte ces produits est sûr et que l'organisation des déplacements des trains, des avions, des camions et des bateaux est sans faille. Nous ne pouvons tout de même pas légiférer contre la stupidité! Si un train est mal composé, ou si un chauffeur conduit trop vite, peu importe l'itinéraire. Un chauffeur imprudent risque toujours de jeter son véhicule contre la voiture où se trouve toute une famille, d'où explosion et tout est fini. Je prends ma localité comme exemple. Elle est située sur la ligne qui passe également par votre localité. Cette ligne passe par Etobicoke, Brampton, Georgetown, Acton, Guelph, jusqu'à London et Sarnia; c'est le

[Text]

London and Sarnia. Right now there are 38 trains a day on that, soon to be 50 trains a day. Each one of those trains carries an average of 10 per cent of hazardous goods. They are not going to reroute them around those municipalities, which I consider major municipalities. But I want to assure my public in my communities, and the publics right across Canada, that those trains are as safe as they possibly can be.

I think in many instances, although it sounds politically popular, in fact we are kidding ourselves when we talk about rerouting and that sort of thing. Truck routes through communities, yes; I can see that and I can appreciate that type of thing. I can understand that. However, my colleague Mr. Ellis' example was a classic example of Tweed. Where do you reroute them? Up country roads and you have to build a new bridge to get them across the—I have forgotten what the river is there is Tweed, but it is a gorgeous place—and you just cannot reroute them. They go through the main street of that town and it does not matter where you send them. You can send them to Montreal and up to Ottawa and then may be back down.

• 2045

I am fearful we are approaching this thing the wrong way and in fact we should be ensuring that our road-beds, as far as railroads are concerned, are as safe as possible; that our trucks, the containers on trucks which are carrying these goods, are safe. That is the area we should be attacking, rather than the alternate routes. Would you comment on that?

The Chairman: Mayor Flynn, and perhaps you can give us the name of the river that runs through Tweed.

Mayor Flynn: Yes, it is called the River Tweed.

The Chairman: That is what I thought.

Mr. McDermid: It is an original name.

Mayor Flynn: I have to tell you I had help on that one.

I think it is better, Mr. Chairman, for me to say at this time that we are not expecting an overnight change in the rail service in Canada. We realize, and we have the practical knowledge, that all these things cannot be done by any magic solution. However, we also realize that over a period of time developments can take place which can safeguard those very communities you are talking about, and I suppose one of them would be to utilize a parkway belt that is being developed in Canada, at least in Ontario, as a safe corridor for the transportation of goods. That could be some place way down the future, if that parkway belt is not used for some other purpose.

However, I think it is in the make-up of the trains. It is the manner in which the trains are put together. I do not think it is logical to have chlorine or caustic substances next to an explosive.

An hon. Member: Agreed.

Mayor Flynn: I think everybody realizes that the chlorine, having been dumped in an appropriate situation, would have flowed in crevices down to Lake Ontario and would have been dissolved in Lake Ontario and would have not been hazardous

[Translation]

Grand Trunk. À l'heure actuelle, il y a 38 passages de trains par jour et il y en aura bientôt 50. Chacun de ces trains transporte en moyenne 10 p. 100 de produits dangereux. On n'a pas l'intention de les dévier pour qu'ils contournent ces municipalités, que j'estime être de grandes municipalités. Je souhaite cependant assurer à mes électeurs et à tous les Canadiens que ces trains sont aussi sûrs que possible.

Souvent, bien que cela soit très populaire sur le plan politique, j'estime en fait que nous nous berçons d'espoir quand nous parlons de les détourner. Pour ce qui est des déviations pour camions, d'accord; c'est possible et je le comprends. Cependant, mon collègue M. Ellis nous a donné un exemple parfait à propos de Tweed. Par où dévier les camions? Par les petites routes de campagne? Mais il faudrait alors construire un nouveau pont au-dessus de la... Je ne me souviens plus du nom de la rivière qui passe à Tweed, mais elle est bien jolie, et donc il n'est pas possible de dévier ces camions. On les fait passer par la rue principale de la ville. On pourrait tout aussi bien les faire passer par Montréal et par Ottawa.

Je crains que l'on n'aborde ce sujet à l'envers alors qu'en fait, pour ce qui est des chemins de fer, nous devrions nous assurer que les plate-formes sont aussi sûres que possible; que les camions et les conteneurs sont sûrs. C'est à ce domaine qu'il convient de s'attaquer, plutôt que de chercher à établir des déviations. Qu'avez-vous à dire à ce propos?

Le président: Monsieur Flynn, vous avez la parole. Peut-être pouvez-vous nous dire le nom de la rivière qui passe par Tweed.

M. Flynn: Oui, c'est la Tweed.

Le président: C'est bien ce que je pensais.

M. McDermid: C'est original comme nom.

M. Flynn: Je dois vous avouer que l'on m'a aidé.

Monsieur le président, nous ne prévoyons pas à l'heure actuelle que les services ferroviaires au Canada vont changer du jour au lendemain. Nous savons fort bien qu'il n'y a pas de solution magique à ce propos. Cependant, nous savons aussi que, en un certain laps de temps, il est possible de prendre des mesures pour protéger les localités dont vous parlez et, à ce propos, il serait notamment possible d'utiliser cette ceinture d'autoroutes que l'on construit actuellement au Canada, en Ontario tout du moins, et qui permettrait le transport des marchandises en toute sécurité. Cela sera peut-être pour dans longtemps, si ces autoroutes ne sont pas utilisées à d'autres fins.

Cependant, j'estime que la composition des trains a une grande importance. Il n'est pas logique de mettre un wagon contenant du chlore ou des substances caustiques près d'un wagon d'explosifs.

Une voix: D'accord.

M. Flynn: Chacun constate que si l'on s'était débarrassé du chlore comme il aurait fallu, il se serait finalement dissous dans le lac Ontario après être passé par tout un réseau de crevasses et n'aurait posé de danger à personne. Cependant,

[Texte]

to anybody. But it is the psychological effect of that situation. We do know a tank of propane flew some 1,500 yards. If that has been accompanied by a tank-load of chlorine travelling in the same trajectory, it would have caused a great deal of devastation by causing that gas to be airborne.

What we are asking for, as well as giving consideration to rerouting, is the make-up of a train, that that train be made up with the greatest consideration and that the posting, as has been suggested, the notification of what is on a train, be given to the proper officials in every municipality that train may have to run through. I still refer to the urban areas, which could be devastated by such an accident as Mississauga or things of that nature. It is easy enough to say it is a motherhood situation, and we appreciate that, but we do not think, in the long run, it concerns a motherhood situation. We are posing a problem which must be solved within the next fifty years, not within the next five or ten years. We do not want to take the problem from one municipality and place it on another; we want enough consideration given to it so we will not see you hurtling down the highways, for one thing, with several vehicles almost in tandem flowing down the highway with caustic materials and wiping out a whole municipality. That also occurs in trains; we know that.

• 2050

We are asking for better identification of all of those things and better understanding of what is going on so we can respond to them properly. So, I think probably Mayor Brownlow would agree we are not expecting sudden results from Bill C-18 or any other legislation.

Mayor Brownlow: Mr. Chairman.

The Chairman: Mayor Brownlow.

Mayor Brownlow: Yes, I would agree wholeheartedly with that. I think Mr. McDermid raises a very valid point. I think it is important and we do recognize that.

We are not saying every rail would have to be relocated; it may not be a practical thing, from the description you have just given us. We are saying that wherever it is practical to do so—and, over a basis of certain time because the cost is prohibitive, we recognize that—that it should be done. Then these very safety measures you were referring to and that Mayor Flynn has referred to, I think that is the essence of the other solution. In areas where you cannot, at this time, do any relocation, then make absolutely certain that roadbeds are in good shape, that the right amounts are being carried, the right separation, et cetera.

We agree wholeheartedly with you that it does not matter how many regulations you make, you are still not going to prevent an accident by a regulation. You still have to have people abiding by those regulations. However, we feel it is right and proper for us to bring these to your attention in this manner, because wherever it is practical, it should be done.

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Yes, I appreciate both Your Worships' comments because in an area such as I represent, which just

[Traduction]

c'est l'incidence psychologique de telles situations qui compte. Nous savons qu'un wagon de propane a été projeté à 500 mètres. Si un wagon de chlore avait suivi la même trajectoire, les dégâts n'auraient pas été des moindres.

Donc, en plus de la question des déviations, nous demandons à ce que l'on se penche attentivement sur celle de la composition des trains et nous demandons que l'on donne aux responsables des municipalités par lesquelles passent de tels convois tous les renseignements nécessaires sur les produits transportés. Je pense toujours aux zones urbaines, qui pourraient être dévastées par des accidents tels que celui de Mississauga. C'est bien facile de dire qu'il n'y a rien à faire, mais, à long terme, nous ne pensons pas que cela soit le cas. Le problème que nous posons devra être résolu dans les cinquante années à venir, et non pas dans les cinq ou dix prochaines années. Nous ne voulons pas repousser d'une municipalité à l'autre; nous voulons que l'on y accorde toute l'attention qu'il mérite pour qu'il n'y ait pas de convois de véhicules transportant des produits caustiques dévaler des autoroutes ou provoquer l'anéantissement total de municipalités entières. Le même problème se pose pour les trains, nous le savons.

Nous demandons que tous ces produits soient mieux identifiés et que l'on soit mieux informé de tout ce qui se passe de façon à réagir comme il se doit. Par conséquent, je pense que M. Brownlow conviendra avec moi que nous ne pensons pas que le projet de loi C-18 ou n'importe quelle autre mesure législative se traduirait par des résultats immédiats.

M. Brownlow: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Brownlow.

M. Brownlow: Oui, je suis tout à fait d'accord avec vous. M. McDermid pose une question tout à fait valable. Il importe que nous tenions compte de tous ces éléments.

Nous ne demandons pas que l'on déplace toutes les lignes de chemins de fer; vu la description que vous venez de nous donner, cela serait fort peu réaliste. Cependant, de telles mesures devraient être envisagées quand elles sont possibles, et cela se ferait sur une certaine période parce que nous savons que les coûts à ce propos sont prohibitifs. Quant aux mesures de sécurité auxquelles vous faisiez allusion, ainsi que M. Flynn, j'estime qu'elles sont essentielles pour l'autre solution. Là où il n'est pas possible de dévier les convois, il importe de s'assurer que les plate-formes sont en bon état, que les trains sont bien composés, etc.

Nous sommes tout à fait d'accord avec vous pour dire que cela ne dépend pas du nombre des règlements, ce ne sont pas les règlements qui éviteront un accident. Il importe avant tout qu'on les respecte. Nous pensons cependant qu'il nous incombe de porter tous ces faits à votre attention pour que, quand cela est possible, certaines mesures soient prises.

Le président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Oui, je suis bien content d'entendre ces remarques parce qu'un grand nombre de trains passent par ma

[Text]

opened a multi-modal packaging area which is a huge operation—a \$20 million investment in my community by CN—naturally we have a large number of trains. I am not going to re-route trains around Brampton; I know that.

I am concerned also, though, at a community like Acton, which is not an urban area, that railway runs right through the middle of that town. That community is to be protected as is the "urban area", and we must take consideration in all those areas.

Let me get on to another subject, or not another subject, but your brief. You suggest the federation should establish a national municipal commission on the transportation of dangerous goods. What do you envisage as the purposes, the criteria, for the committee or this commission? What would they do?

The Chairman: Mayor Flynn.

Mayor Flynn: Thank you, Mr. Chairman. That is listed as one of the chores we were given, to give consideration to. It is an item which we have not dealt with, which some of us have a problem with, in actual fact. Therefore, I would not like to comment on that until such time as our executive committee, at least, has been able to put their minds to it. It is not something I can live happily with at this particular time, because I do not think the mayors of Canada, or even people on council, who may have less to do, have got sufficient time to start sitting on commissions such as this.

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Let me then get on to something else you have covered. You have mentioned twice tonight, Mayor Flynn, that when you have extra-wide loads or extra-long loads, the police pay special attention. They must provide an escort.

Mayor Flynn: Yes.

Mr. McDermid: Okay. Are you suggesting now that that type of thing should be done with dangerous materials, for example, on highway 427?

The Chairman: Mayor Flynn.

Mayor Flynn: I am not suggesting that, in actual fact, but there is a knowledge there about the wide loads, long loads, heavy loads, whatever you want to call them, which are an impediment to traffic or which can cause accidents as a result of their slow transportation. The police have knowledge of those things. They do not always ride escort on them. They make sure the equipment travelling has sufficient warning devices on it. Sometimes they do not even have to associate themselves with it.

I think it is necessary that the officials of a municipality know what is being transported through their municipality so that, at any given time, they can provide the necessary equipment to overcome the possibility of an extension of any accident that goes on.

[Translation]

circonscription, d'autant plus que le CN vient d'y investir 20 millions de dollars au titre d'un système multi-modes. Il n'est pas question de dévier les trains de Brampton, je le sais.

Par ailleurs, la localité d'Acton ne constitue certes pas une zone urbaine mais je m'inquiète du fait qu'une ligne de chemin de fer y passe. J'estime que cette localité mérite d'être protégée au même titre qu'une «zone urbaine» et qu'il convient de tenir compte de tous ces cas.

Je vais maintenant parler de votre mémoire. Vous dites que la fédération devrait créer une commission d'études du transport des produits dangereux regroupant toutes les municipalités de notre pays. Quels seraient les objectifs d'un tel comité ou d'une telle commission?

Le président: Monsieur Flynn.

M. Flynn: Merci, monsieur le président. Cela figure parmi les tâches auxquelles nous voulons nous attaquer. Ce point n'a pas encore été traité parce que, en fait, certains d'entre nous éprouvent quelques problèmes. Par conséquent, je souhaite ne pas faire de commentaires tant que notre comité exécutif, tout au moins, n'aura pas eu l'occasion d'y réfléchir. C'est une question qui me préoccupe à l'heure actuelle parce que je ne pense pas que les maires des municipalités canadiennes ou même les membres des conseils municipaux, qui ont peut-être moins à faire, disposent de suffisamment de temps pour pouvoir siéger à de telles commissions.

Le président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Permettez-moi d'en venir à un autre point auquel vous avez fait allusion. Monsieur Flynn, à deux reprises, vous avez dit que la police doit s'occuper des convois exceptionnels, qu'elle doit les escorter.

M. Flynn: C'est exact.

M. McDermid: Très bien. Voulez-vous dire qu'il faudrait escorter les convois de produits dangereux, par exemple sur la route 427?

Le président: Monsieur Flynn.

M. Flynn: En fait, ce n'est pas ce que je propose mais tout le monde sait bien que les convois exceptionnels entravent la circulation ou qu'ils peuvent causer des accidents du fait de leur lenteur. La police est au courant; elle ne les escorte pas toujours. Elle s'assure que le matériel roulant est muni de systèmes d'alerte suffisants. Parfois même, elle n'a pas à s'en occuper.

Je crois qu'il faut que les responsables municipaux soient mis au courant de ce que l'on transporte à travers leur municipalité en tout temps afin qu'ils puissent fournir l'équipement nécessaire pour parer aux suites éventuelles de tout accident.

[Texte]

[Traduction]

• 2055

Mr. McDermid: Are you suggesting then, that every truck that carries flammable or caustic or dynamite or dangerous materials through your community—let us say coming from Hamilton to Barrie, for example, along the Queen Elizabeth, up 427, and on up to the 400 into Barrie,—should notify every community along the way that he is coming through, what he is carrying, the amount he is carrying? Is that what you are suggesting?

Mayor Flynn: It is not as terrible as it sounds in actual fact.

Mr. McDermid: It sounds horrible.

Mayor Flynn: Years ago, I mean quite a few years ago when dynamite was being transported from one place to another, every single municipality along the route of that dynamite knew exactly what was going to happen at what time of day. They did not have the communication systems we enjoy today. You very well realize . . .

Mr. McDermid: They did not have the trucks going either.

Mayor Flynn: They had a lot of trucks going, and we had a lot of explosions and trucks falling off the road. I served with a young man whose body was totally covered in scar tissue as a result of one of those accidents; he was very fortunate to have lived. He had a waybill which told him what speeds he had to travel going through certain towns, so that he would not disturb the dynamite to the degree of an explosion. It was while he was going through such a town that he took the action which prevented the wipeout of the town and went over a cliff. Those things were known.

This is not a new system we are suggesting. It is an updating of the system and making absolutely certain that our officials . . . It is not such a . . . They prepare a waybill. They have to tell people what they are doing. They tell the other end that is going to receive it what is coming down. There is nothing in this world that would stop that information from being transported, say, to the Ontario Provincial Police in Ontario and being given to every municipality along the route by radio. It is done.

The Chairman: Your final question, please.

Mr. McDermid: Oh, darn.

The Chairman: I will put you on the second round.

Mr. McDermid: All right. I do not think, Your Worship, and I stand to be corrected, but I just do not think that type of thing is practical. Let me finish because this is my final point, and then they cut me off. You will have an opportunity.

I just do not imagine it being practical. I can see where our fire departments and our police departments can be prepared for handling certain emergencies. There are excellent books out now by the Department of Transport regarding the various chemicals and explosives, et cetera. However, I commuted into Toronto, as you know very well, for a number of years on that 427. I passed your kingdom every day and was appreciate of the fine facilities there, sir. But the trucks on the road! I mean,

M. McDermid: Proposez-vous que tout camion qui transporte des matériaux inflammables, caustiques, explosifs ou dangereux à travers votre municipalité . . . disons de Hamilton à Barrie—par exemple le long du Queen Elizabeth, en remontant la 427, en empruntant ensuite la 400 jusqu'à Barrie . . . doive avertir chaque municipalité le long de la route qu'il s'en vient, de ce qu'il transporte, de l'importance de sa cargaison? Est-ce ce que vous proposez?

M. Flynn: Ce n'est pas aussi terrible que cela en a l'air, en réalité.

Mr. McDermid: Cela me paraît énorme.

M. Flynn: Il y a des années, bien des années, lorsque l'on transportait de la dynamite d'un endroit à l'autre, toutes les municipalités le long du trajet étaient prévenues de ce qui allait passer, et à quelle heure. À l'époque, nous n'avions pas les réseaux de communications que nous avons maintenant. Vous vous en rendez bien compte . . .

M. McDermid: On n'avait pas non plus les camions.

M. Flynn: Il y avait beaucoup de camions, et il y avait beaucoup d'explosions et de camions qui dérapaient et quittaient la route. J'ai travaillé avec un jeune homme dont le corps était complètement couvert de cicatrices à la suite d'un accident de ce genre; il a eu de la chance de s'en être tiré vivant. Il avait une feuille de route qui lui disait à quelle vitesse il devait rouler à travers certaines villes de façon à ne pas provoquer d'explosion. C'est alors qu'il traversait une telle ville qu'il a agi de façon à empêcher la destruction totale de la ville en précipitant son camion en bas de la falaise. On était au courant de ce genre de chose.

Nous ne proposons pas un nouveau système. Nous proposons la mise à jour du système actuel et nous proposons que nous soyons absolument certains que les autorités . . . ce n'est pas si . . . il suffit de préparer une feuille de route. Il faut dire aux gens ce que l'on fait. On prévient le destinataire de ce qu'il va recevoir. Il n'y a absolument rien qui empêche que les renseignements soient donnés par exemple à la police provinciale de l'Ontario qui les transmettrait à toutes les municipalités le long de la route par radio. Cela se fait couramment.

Le président: Votre dernière question, s'il vous plaît.

M. McDermid: Oh, zut, alors!

Le président: Je vous inscrite au deuxième tour.

M. McDermid: Très bien. Je ne crois pas, votre Honneur, qu'on me reprenne si je me trompe, mais je ne crois vraiment pas que tout cela soit pratique. Laissez-moi finir, car c'est ma dernière remarque; ensuite, qu'on me coupe la parole. Vous aurez l'occasion de répondre.

Je ne peux pas concevoir que ce soit pratique. Je conçois très bien que les services d'incendie et de police peuvent se préparer pour faire à certaines urgences. Il existe maintenant d'excellents livres publiés par le ministère des Transports sur divers produits chimiques et divers explosifs, etc. Toutefois, je me rends à Toronto, vous le savez fort bien, depuis de nombreuses années en empruntant la 427. Je traverse votre royaume chaque jour, et je suis content d'y trouver de si bonnes

[Text]

I would imagine your police department and your fire department would go nuts if the paper work. That is just trucks.

Now, let us talk about trains. Let us talk about 38, 40, 50, 60, 70, 80 trains going through your community. You said earlier, and your colleague said as well, that the proper placement of trains, the proper spacing out of dangerous chemicals, et cetera, throughout a train, or whatever it may be—the makeup—should, in fact, be the most important part. I still cannot understand laying another layer of paper work onto the private sector for this type of thing.

Mayor Flynn: Through you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Flynn.

Mayor Flynn: I do not think that is necessarily something which would occur. We have advanced in our discussions on the transportation and storage of hazardous goods an identification factor. If there were proper colour coding on vehicles—and you know that they stream down Highway 427 in their nondescript way, nobody knows what is inside of those vehicles. We do not even know whether they are carrying dangerous goods. They all look like milk trucks today.

• 2100

Mr. McDermid: Yes, but they are placarded.

Mayor Flynn: Yes, but the placard is not visible all of the time to everybody. As a matter of fact there could be an accident and you would not know because you do not have the right side of the vehicle facing out. If they were properly colour coded, the police could easily, from a distance, identify what the problem is, be on the radio already calling for the fire department to tell them what kind of code is on that vehicle. You do not always have to broadcast the fact by radio or whatever; the waybills do it just the same. But you can in fact, through proper identification—I mean serious identification—so that the colour code can be seen for miles—have that information available on the vehicle so that we would not have to worry about waybills. We would not have to worry about advance warnings; we would know exactly in urban areas such as metropolitan Toronto, Vancouver, Montreal or Dartmouth, what is coming down and what is going through there. We can see it.

Right today, I can look out my window and all those vehicles go by. I cannot tell you what that vehicle is transporting. All I know is that there is a tanker going down the road.

And we say that the same sort of identification should be on railroad cars so that we can see, by observation, that the chlorine is not adjacent to propane or any other explosives.

Mr. McDermid: We are getting into an argumentative type of thing here. I know that was my final question so I will just make a brief comment.

That is fine, but when a truck changes its cargo does it have to change its colour? Let us be practical about these things. If

[Translation]

installations, monsieur. Mais le nombre de camions sur la route! J'ai l'impression que vos services de police et d'incendie perdraient la tête à cause de la paperasserie. Et il ne s'agit là que des camions.

Parlons maintenant des trains. Parlons des 38, 40, 50, 60, 70, 80 trains qui traversent votre municipalité. Vous avez dit tout à l'heure, et votre collègue l'a dit aussi, que le bon agencement des trains, l'éloignement correct des produits chimiques dangereux, etc., dans divers wagons, en fait, la composition du train devraient constituer la partie la plus importante. Je ne vois vraiment pas comment l'on peut imposer encore plus de paperasserie au secteur privé pour ce genre de choses.

M. Flynn: Avec votre permission, monsieur le président.

Le président: Monsieur Flynn.

M. Flynn: Je ne crois pas que c'est ce qui se passerait nécessairement. Nous avons parlé d'un signe identificateur dans nos discussions sur le transport et l'entreposage, des marchandises dangereuses. S'il y avait des codes de couleur sur les véhicules... vous savez qu'ils descendent la 427, ayant tous la même apparence, sans que personne ne sache ce qu'il y a à l'intérieur des véhicules. Nous ne savons même pas si les camions transportent des marchandises dangereuses. Ils ressemblent tous à des camions à lait de nos jours.

M. McDermid: Oui, mais ils ont une affiche.

M. Flynn: Oui, mais l'affiche n'est pas toujours visible à tout le monde. A vrai dire, il pourrait fort bien y avoir un accident sans que vous vous y attendiez parce que vous ne pouvez pas voir le bon côté du camion. Si les camions affichaient des codes de couleur, la police pourrait fort bien, à distance, identifier le problème et appeler immédiatement les services d'incendie par radio pour leur dire quel code se trouve sur le véhicule. Il n'est pas toujours nécessaire d'annoncer le transport par radio; les feuilles de route peuvent servir le même but. En fait, avec une identification correcte, je veux dire par là l'identification faite avec sérieux grâce à un code de couleur visible à des milles—en ayant les renseignements nécessaires sur le véhicules on élimine ainsi la nécessité de se préoccuper des feuilles de route. Nous n'aurions pas à nous inquiéter d'être prévenus d'avance; nous saurions exactement dans les grands centres urbains tels que Toronto, Vancouver, Montréal et Dartmouth, ce qui s'en vient et ce qui traverse. Nous pourrions le voir.

Aujourd'hui, je peux regarder par ma fenêtre et je vois beaucoup de véhicules. Je n'arrive pas à voir ce qu'ils transportent. Tout ce que je sais c'est qu'il y a par exemple un camion-citerne sur la route.

Nous prétendons que les wagons de chemins de fer devraient afficher les mêmes codes d'identification de façon à ce que nous puissions voir, en regardant, que le chlore n'est pas à côté du wagon de gaz propane ou de tout autre explosif.

M. McDermid: Nous commençons à nous lancer dans des arguments. Je sais que c'était ma dernière question et je vais donc m'en tenir à un bref commentaire.

Tout cela est parfait, mais lorsqu'un camion change de cargaison, doit-il également changer de couleur? Soyons prati-

[Texte]

he is shipping an inflammable substance and then changes to a caustic substance on his return load . . .

Mayor Flynn: The same tanker will not carry caustic and inflammable substances.

M. McDermid: Different types of inflammables are handled in different ways.

Mayor Flynn: Yes. The colour code tells you that.

Mr. McDermid: I would drop it there, Mr. Chairman.

The Chairman: We may get back to this with a donnybrook between . . .

Mr. McDermid: It is not the first time we have had a discussion like this.

The Chairman: Mr. McRae, please.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman, to you to Mayor Flynn, I welcome you here tonight. I think it is the first time in my memory in seven or eight years in committees that I have been on that we have had the executive of the senior people in mayors and reeves.

Getting away from the subject at hand, it seems to me that if we are successful in our constitutional deliberations in the next year or two the relationship between the federal and the municipal governments will be enhanced considerably. I happen to feel that the growth of the provinces in both directions is something that perhaps should be curtailed a little bit and I would like to see this move in this direction. So on that basis I welcome you here to our meeting.

I get the feeling that the last intervention is not taking into consideration the fast growth in chemical industries, particularly in nuclear movements, and so on. So you do have the potential, as you had in Mississauga, for not only the destruction perhaps of Mississauga but almost the whole of metropolitan Toronto. There was a situation that could have occurred there. I gather from what I could read that it was a bit of luck and good management that a far worse situation did not occur. I am certainly glad it did not, but had a far worse situation occurred, I think our attitude might be a little different at this point.

I agree with you that re-routing, proper markings, identification and letting the police know, are possible, and I think they have to be done. I think it is the nature of the technological society that we live in that we have to protect ourselves. I would support this wholly.

• 2105

We had accident in Thunder Bay about a year and a half ago and it pointed out to us to folly of this procedure, where the rail officials themselves are forcing their employees to leave trains unattended and not tie down brakes and so on, hand brakes, simply because it is cheaper to do so and they want to make a bigger buck, and one of the trains took off, a sulphuric acid train, and it hit another train and there was a very serious accident.

[Traduction]

ques. S'il transporte un produit inflammable pour ramener au retour un produit caustique . . .

M. Flynn: Le même camion-citerne ne va pas transporter des produits caustiques et des produits inflammables.

M. McDermid: On manie de façon différente les divers produits inflammables.

M. Flynn: Oui. C'est ce que nous dit le code de couleur.

M. McDermid: Je vais m'arrêter là, monsieur le président.

Le président: Nous y reviendrons peut-être après une altercation . . .

M. McDermid: Ce n'est pas la première fois que nous avons des discussions de ce genre.

Le président: M. McRae, s'il vous plaît.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Je vous souhaite la bienvenue, maire Flynn. Je crois que c'est la première fois depuis sept ou huit ans que nous accueillons au comité dont je fais partie, l'exécutif de l'Association qui réunit les maires et les présidents de conseils d'administration.

Pour passer à autre chose, il me semble que si les débats constitutionnels connaissent le succès, l'an prochain ou dans deux ans, les relations s'amélioreront énormément entre le palier fédéral et le palier municipal. Je suis d'avis qu'il faut limiter quelque peu la croissance des provinces au détriment des deux autres paliers et j'espère que les choses prendront cette direction. Cela dit, je vous souhaite la bienvenue à notre réunion.

J'ai l'impression que la dernière intervention ne tenait pas compte de la croissance rapide du secteur chimique, ni du déplacement des produits nucléaires, etc. Le risque existe donc comme cela s'est passé à Mississauga que non seulement Mississauga mais presque tout le grand Toronto soit détruit. Cela aurait pu arriver. D'après ce que j'ai lu, j'en conclus que c'est grâce à la chance et à une bonne administration que les choses n'ont pas été pires. J'en suis certainement très heureux, mais si le pire s'était produit, je crois que notre attitude serait sans doute un peu différente.

Comme vous, je pense qu'il est possible de détourner la circulation, d'afficher le contenu et de prévenir la police et je crois bien qu'il faudra le faire. La nature même de la société technologique dans laquelle nous vivons exige que nous nous protégeons. Je vous appuie sans réserve à ce sujet.

Il y a eu un accident à Thunder Bay, il y a environ un an et demi, ce qui a vraiment mis en relief le côté insensé de cette procédure, où les agents de chemin de fer eux-mêmes forcent leurs employés à quitter les trains, donc à les laisser sans surveillance et à ne pas mettre les freins à main, uniquement parce que cela coûte moins cher, pour gagner davantage d'argent. Dans le cas évoqué, l'un des trains s'est mis à rouler—il s'agissait d'un train ayant des wagons chargés d'acide sulfurique—et il est entré en collision avec un autre train, ce qui a provoqué un très grave accident.

[Text]

A couple of things that were pointed out to us at that particular point—one was that the police, you know, came upon this scene and just sort of wandered in and there they were, and had it been something more lethal, had it been something—a gaseous material given off, they all could have died. But nobody knew it was on the train and basically, when you talk to the railway officials, particularly when you talk to conductors, they have been told time and time again to ignore these things; they have not been given proper information. Trains are not properly laid out. As you say, propane and chlorine may be side by side and so on, and so I think that one of the good things that comes out of Mississauga and maybe out of our own accident is the fact that we are working at this bill and we are here tonight, but I think that we have been grossly careless, certainly on the rail side of it. I have not looked so much at the truck side of it since that becomes a kind of provincial matter, but I would like to also support this other idea of rerouting.

Now, in some cases, in a lot of cases, rerouting is possible with present facilities. For instance, we have a CN track that runs across, right across the middle of our community. We have a CP track that runs right along the lake, Lake Superior, and along the river and Lake Superior and then goes, and there are some people living along that track but not very many, but the bulk of the homes are alongside the CN track which runs through the middle of the city and it is a very simple matter to reroute those trains.

Certainly, I think that starting with that kind of possibility, when you do have dangerous cargo, they should be rerouted as a matter of course over tracks where there are smaller concentrations of populations. I would support that but I do not really have any questions, but if you comment on any of these things, I would be pleased.

Mayor Flynn: We support your support.

The Chairman: That is a succinct comment. Thank you, Mr. McRae. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. I have a couple of comments to make, firstly with regard to what Mr. McDermid said here about rerouting. I made this observation a couple of other times in committee when we have had various witnesses, and it relates to an accident that we had in western Canada, in Manitoba, back in March, where there was a derailment involving some vinyl chloride. The derailment occurred a couple of miles away from the town of MacGregor, which is a town of probably twelve or fifteen hundred people.

I had a chance to visit the site twice during the clean-up operations and in the process of doing it, became familiar with the surroundings and had a chance to talk to the man that owns land adjacent to the derailment and he felt very strongly,

[Translation]

On a alors fait remarquer certaines choses: l'une, c'est que des policiers se sont approchés du lieu de l'accident, et si les produits en cause avaient été plus dangereux, s'il y avait eu des émanations gazeuses, ils auraient pu tous mourir. Or, personne ne savait que ces produits se trouvaient dans le train. D'ailleurs, lorsqu'on parle au personnel des chemins de fer, en particulier, ou aux chefs de train, on se rend compte qu'on leur a dit à maintes reprises de ne pas tenir compte de ces choses; il n'ont donc pas été suffisamment renseignés. Pour ce qui est des trains eux-mêmes, la disposition des wagons ne se fait pas de façon appropriée. Ainsi que vous le dites, on peut retrouver un wagon contenant du gaz propane et un autre chargé de chlore côte à côte, etc. Par conséquent, l'un des résultats positifs que l'accident de Mississauga et peut-être notre propre accident peuvent avoir eu, c'est le fait que nous étudions ce projet de loi et que nous soyons rassemblés ici ce soir. J'estime quand même que nous avons fait preuve d'une négligence éhontée, enfin, certainement pour ce qui est de la sécurité des chemins de fer. Je n'ai pas autant étudié la situation dans le domaine du transport routier, étant donné que cela relève surtout des gouvernements provinciaux mais j'aimerais apporter mon appui à cette idée de la modification du tracé des routes.

Dans bon nombre de cas, il est possible de modifier les tracés, compte tenu des services dont nous disposons à l'heure actuelle. Prenons, par exemple, une voie ferrée du CN qui traverse notre collectivité en plein milieu. Nous avons également une voie ferrée du CP qui longe le lac Supérieur ainsi que la rivière. Il y a un certain nombre de gens qui vivent le long de cette voie-là mais relativement peu alors que la majorité des maisons se trouvent le long de la voie du CN qui traverse le milieu de la ville. Dans un tel cas, il est très facile de modifier le circuit de ces trains.

Je suis certainement d'avis que si l'on s'en tient à ce genre de possibilités comme point de départ, lorsqu'il y a des marchandises dangereuses, il devrait y avoir une modification automatique du tracé afin que les trains circulent dans des régions moins peuplées. J'appuie donc ce genre d'initiatives mais je n'ai pas vraiment des questions à poser. Si toutefois vous avez des observations à faire là-dessus, je serais heureux d'y répondre.

M. Flynn: Nous appuyons votre appui.

Le président: Voilà qui est dit en peu de mots. Je vous remercie, monsieur McRae. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. J'ai quelques observations à faire. Premièrement, j'aimerais faire des remarques sur les propos de M. McDermid concernant la modification des tracés de chemin de fer. J'ai déjà tenu ces mêmes propos ailleurs en comité devant divers témoins; ils portent sur un accident survenu dans l'ouest du Canada, au Manitoba, en mars. Il s'agit du déraillement d'un train transportant du chlorure de vinyle qui s'est produit à environ deux milles de la ville de MacGregor, agglomération qui compte environ douze ou quinze cents personnes.

J'ai eu l'occasion de visiter le lieu de l'accident deux fois au cours des opérations de nettoyage et lorsque je l'ai fait, j'ai pu me familiariser avec les environs ainsi que parler au propriétaire du terrain contigu au lieu du déraillement. Ce dernier

[Texte]

just as strongly as I think a lot of people would in larger centres, that if there was going to be any rerouting done, he would like to see that the track be rerouted around his land.

I say that just to point out that no matter where you put track, you are going to be putting it on somebody's property. I think what we want to do is locate it in such a way that we minimize the danger to life when we move dangerous goods, realizing that sooner or later we are going to have an accident. I think that your concerns are, as far as rerouting is concerned, that it be done wherever it is practical, and that means practical costwise, practical operational-wise and practical in terms of new construction that goes on. I would assume that is what you meant in your comments to Mr. McDermid.

Mayor Flynn: Certainly that is exactly—you know, we are practical enough to realize but it cannot be done everywhere and should not be done everywhere, but certainly you have to realize, Mr. Chairman, that I am here certainly as a politician but not on a partisan political stance. But I say to you that we certainly agree that where practical, we would do it as well as we can by knowing where we can.

• 2110

The Chairman: On this committee, Mayor Flynn, none of us is partisan.

Mr. McDermid: That is right.

Mr. Mayer: Particularly when it comes to such an important piece of legislation as this.

Mayor Flynn: Not that I would deny my political attitude, Mr. Chairman.

The Chairman: I should hope not.

Mr. Mayer: I had a chance to use dynamite a few years ago; more years ago than I guess I like to remember now. But it seems to me, just by way of interest, that there was a law on the books then that if you moved over 100 pounds of dynamite or some such quantity, 100 or 200 or whatever it was, you had to follow all of the procedures you talked about, and also make sure that your vehicle was very visibly marked with the word dynamite. I used to carry a round of dynamite in the trunk of my car and enough caps in my glove compartment to blow up the whole main street. So there were some inconsistencies in that legislation too, because while you can cause a tremendous amount of damage with 100 pounds of dynamite, particularly certain kinds of it, that legislation should have stipulated any amount of dynamite rather than just above a certain amount.

An hon. Member: That is right.

Mr. Mayer: But I have to agree with you that there are some things that can be done in terms of certain classifications of dangerous goods. We had The Canadian Manufacturers' Association in front of us yesterday, I believe, and they made the point that certain kinds of aerosol cans were considered dangerous goods. I do not think you need to worry about coding dangerous goods that are classified as a result of being

[Traduction]

estimait fermement, comme d'ailleurs bon nombre de gens de centres plus grands l'auraient fait, que s'il y avait modification du tracé, on devrait faire en sorte qu'on contourne son terrain.

Si j'évoque cette anecdote, c'est simplement pour rappeler que quel que soit l'endroit où l'on installera les rails, ce sera sur la propriété de quelqu'un. Je crois donc que ce que nous voulons faire, c'est de choisir un emplacement qui limite au minimum le danger que ce tracé peut constituer pour la vie lorsqu'on transporte des produits dangereux, en ayant à l'esprit, que tôt ou tard, il se produira un accident. Je crois comprendre que, pour ce qui est de la modification des tracés, vous souhaitez que cela se fasse dans toutes les circonstances où c'est faisable et pratique, sur le plan des coûts, des opérations et des frais entraînés par de nouvelles activités de construction. Je crois comprendre que c'est le sens des propos que vous avez tenus à M. McDermid.

M. Flynn: C'est tout à fait cela—vous savez, nous sommes assez pratiques pour nous rendre compte de certaines choses mais cela ne peut être effectué partout et ne devrait d'ailleurs pas l'être partout. Toutefois, monsieur le président, vous devez vous rendre compte que j'assiste à cette réunion en tant qu'homme politique mais certainement pas dans un esprit partisan. Je répète toutefois que nous sommes d'accord pour que, lorsque c'est pratique, on effectue ces travaux du mieux qu'on peut, et en sachant bien où ils sont possibles.

Le président: Dans notre Comité, monsieur le maire, il n'y a pas du tout d'esprit.

M. McDermid: C'est vrai.

M. Mayer: Surtout quand on parle d'une loi aussi importante que celle-ci.

M. Flynn: Cela ne veut pas dire que je n'ai pas de préférence politique, monsieur le président.

Le président: J'espère bien.

M. Mayer: J'ai utilisé de la dynamite il y a quelques années; et cela ne me rajeunit d'ailleurs pas. Enfin, il me semble qu'il existait une loi qui stipulait que si l'on transportait plus de 100 livres de dynamite, 100 ou 200 livres je ne sais plus, il fallait suivre toute la procédure dont vous parliez et s'assurer que le véhicule portait les indications voulues pour le transport de la dynamite. Or je transportais une barre de dynamite dans le coffre de ma voiture et suffisamment de capsules dans ma boîte à gants pour faire sauter toute la rue principale. Il semble donc que cette loi présentait également certaines lacunes car si l'on peut évidemment faire beaucoup de mal avec 100 livres de dynamite, surtout avec certains types de dynamite, cette loi aurait dû stipuler la même chose pour toute quantité de dynamite et pas simplement pour ce qui dépassait une certaine quantité.

Une voix: C'est vrai.

M. Mayer: Mais vous avez raison, on peut faire certaines choses pour ce qui est de la classification des produits dangereux. L'Association des manufacturiers canadiens a comparu hier, si je ne m'abuse, et a déclaré que certains aérosols étaient considérés comme dangereux. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de s'inquiéter de coder des produits dangereux qui sont classés parmi les explosifs parce qu'ils risquent d'exploser à un

[Text]

explosive under certain kinds of fire or heat conditions, but if you get into the very caustic ones like chlorine gas or nitroglycerine or ammonium and anhydrous ammonium, those kinds of things, the obviously more explosive and extremely radioactive things, the most hazardous ones, I think you could accomplish a fair amount in terms of making people aware of what actually is moving up and down their roads. To go back to the common sense of the thing, which I think we have to bear in mind that with any of this legislation, some of those things could be done in terms of making people aware.

Would you care to comment on that?

The Chairman: Mayor Flynn.

Mayor Flynn: Through you, Mr. Chairman, there is a lot that can be accomplished in the educational field as far as the transportation or storage, or whatever it may be, of hazardous goods. I think that is simply a matter of education. I think that can be done, that should be done, and that is really the basis of our support of Bill C-18 and what may very well come out of it, and of the continuance of the growth of that.

Mr. Mayer: The other question I have, Mr. Chairman, is a brief one concerning Clause 20 of the bill headed "Inquiries". I do not know if you people have had a chance to look at it and the regulations under that clause of the bill, but to go back to the experience that I had out at MacGregor back in March, it seemed to me there were some gaps in what needed to be done in terms of making people in the immediate area aware of what actually was spilled at the site in MacGregor. I wonder if you have had a chance to look at that clause of the bill and are satisfied that once a spill occurs there are proper procedures in place for giving information to the surrounding communities, or if you were close enough to Mississauga to know whether the procedures that were followed there were adequate. I guess we will go back to Mississauga; it was obviously a very spectacular one because of the type of chemicals and substances involved, and because of the population located immediately adjacent to the accident site. My concern is that there was not, in the case of MacGregor, accurate information forthcoming in terms of the quantity spilled and in terms of information as to what exactly were the hazardous properties, in this case vinyl chloride. It seems to me that the municipal people, you yourselves, who are involved very closely because of your direct responsibility to the population should have some input. And maybe more than input; maybe some direct authority in terms of seeing that the people in your cities and towns are protected in terms of having accurate information available to them.

The Chairman: Mayor Flynn.

Mayor Flynn: Mr. Chairman, I have to come back to the expression "large urban areas". I think there would be some difficulty in making that information available to every hamlet along a rail route.

• 2115

Mr. Mayer: Excuse me, Mr. Chairman. I will phrase the question better. My concern was about once an accident happens...

[Translation]

certain degré de chaleur, par exemple. Mais pour le chlore ou la nitroglycérine, ou encore l'ammoniaque et l'ammoniaque anhydre, ce genre de choses qui est évidemment beaucoup plus explosif et radioactif, beaucoup plus dangereux, il serait très utile d'indiquer à la population ce qui circule sur les routes. On pourrait donc parvenir à certaines fins simplement en informant la population.

Qu'en pensez-vous?

Le président: Maire Flynn.

M. Flynn: Monsieur le président, il y a en effet de quoi faire en matière d'éducation pour ce qui est du transport ou du stockage des marchandises dangereuses. C'est à mon avis en effet tout à fait possible et souhaitable et c'est pourquoi nous appuyons le Bill C-18 et ce qui peut en résulter.

M. Mayer: Ma prochaine question, monsieur le président, est très courte et porte sur l'article 20 du projet de loi intitulé «Enquêtes». Je ne sais pas si vous avez vu ce projet de loi et les règlements qui découlent de cet article, mais pour revenir au cas MacGregor au mois de mars, il me semble qu'on n'a pas fait tout ce qui était nécessaire pour informer la population locale de ce qui se déversait à MacGregor. Êtes-vous au courant de cet article du projet de loi et pensez-vous qu'en cas de déversement, nous avons ainsi les moyens voulus d'informer la population avoisinante? Pourriez-vous nous dire d'autre part si vous étiez suffisamment près de l'incident de Mississauga et si les procédures suivies vous ont semblé satisfaisantes? Je suppose que nous reviendrons à cette question de Mississauga; c'est évidemment un cas assez spectaculaire étant donné les produits et substances transportés et la population à proximité immédiate de l'accident. Or, dans le cas de MacGregor, on n'avait pas de renseignements précis sur les quantités déversées et sur ce qui était exactement dangereux, à savoir dans ce cas du chlorure de vinyle. Il me semble que les gens de la municipalité, vous, qui êtes directement concernés, puisque vous êtes finalement responsables de la population, devriez avoir votre mot à dire. Peut-être même cela devrait-il aller plus loin, devriez-vous disposer de certains pouvoirs touchant la protection de vos villes et exiger que soient fournis des renseignements exacts.

Le président: Maire Flynn.

M. Flynn: Monsieur le président, il me faut revenir sur l'expression «grande région urbaine». Je crois en effet qu'il serait difficile de communiquer ces renseignements à tous les hameaux le long de la voie ferrée.

M. Mayer: Excusez-moi, monsieur le président. Je vais essayer de mieux poser ma question. Il s'agissait de la procédure à suivre en cas d'accident...

[Texte]

Mayor Flynn: Yes, I was just about to address that. If that information was available beforehand, if we had known the make-up of the train through Mississauga, if we had known the adjacency of one chemical to another, we probably could have responded to it much easier.

We could very possibly have not taken all of the actions that were taken for as wide a distance, but nobody knew to what extent the chlorine was in those tankers or to what extent propane was still available for explosion lying in the ditches; because liquid propane had gone underneath the cars to a degree. So there was some available danger.

But the attorney general acted as if that danger could expand very rapidly to a great area and the decision was made to evacuate. I think it was a proper decision under the circumstances because the knowledge was not at hand, in spite of the fact that some people might claim that it was. We could not find out. And as a police commissioner for the metropolitan Toronto area said at a command site just outside the border of Mississauga, we did not know the extent of what was going to happen and we should have known.

Mr. Mayer: That is precisely my point.

Mayor Flynn: We should have known that.

Mr. Mayer: I have not had a chance to look at the regulations at all. They are massive. But it seems to me that somewhere in the regulations—I think the appropriate clause would be Clause 20 of the bill—there should be some immediate authority available to local people to have that information available as quickly and as immediately as at all possible, because in a lot of cases it is the local people, the municipal people who are expected to respond with their fire department and to notify their citizens as to exactly what kind of situation they are dealing with. It seems to me again that if the municipal people are not in a position of some kind of authority in that case, you can run into some problems with lack of information.

Mayor Flynn: I appreciate that.

Mr. Mayer: Or sometimes partial information.

Mayor Flynn: We appreciate those concerns, but we think that it could be solved partly by a proper make-up of the train, to a degree, which would remove explosives from any caustic or other sort of material that would be spread through an area as a result of the explosion of the explosive material.

Mr. Mayer: Has your group been involved at all in anybody asking you what you think of the regulations? And have you had any input into the regulations?

Mayor Flynn: I think it has only been on an informal basis. We just finished our conference a month ago. A lot of it was discussed.

Certainly the bill was touched upon by many of the speakers in the hope that we would have legislation. As a matter of fact, a great number of our resolutions which came to the resolutions committee long before the conference itself related to the reinstatement of such a piece of legislation.

[Traduction]

M. Flynn: Oui, j'y venais justement. Si les renseignements étaient disponibles à l'avance, si nous avions su ce que contenait le train qui passait à Mississauga, si nous avions su les produits chimiques qui étaient transportés les uns à côté des autres, nous aurions probablement pu simplifier beaucoup la procédure.

Peut-être n'aurions-nous pas fait tout ce que nous avons fait sur une telle distance, mais personne ne savait combien il y avait de chlore dans ces citernes et s'il y avait encore du propane qui pouvait exploser dans les fossés car il y avait du propane liquide sous les wagons. Le danger existait donc.

Le procureur général a donc agi comme si le danger pouvait menacer très rapidement une très grande zone et c'est ainsi qu'on a décidé d'évacuer. Je crois que c'était une bonne décision dans les circonstances étant donné que nous ne connaissions pas exactement l'étendue des risques même si certains disent qu'on le savait. Il était impossible d'obtenir des précisions et comme l'a dit un commissaire de police de Toronto, à un poste de commandement situé juste à la frontière de Mississauga, nous ne savions ce qui pouvait se produire même si nous aurions dû le savoir.

M. Mayer: C'est justement ce que je voulais dire.

M. Flynn: On aurait dû le savoir.

M. Mayer: Je n'ai pas pu regarder les règlements mais ils sont très volumineux et il me semble qu'à un certain endroit, probablement à l'article 20 du projet de loi, on devrait prévoir que les renseignements disponibles soient communiqués sans tarder aux autorités locales car dans bien des cas ce sont elles, les municipalités, qui doivent faire intervenir leur service d'incendie et aviser leurs citoyens de l'étendue exacte du danger. Il me semble donc que si les municipalités ne peuvent disposer de certains pouvoirs dans de tels cas, cela posera automatiquement de gros problèmes.

M. Flynn: Je suis d'accord.

M. Mayer: Même chose, si les renseignements ne sont que partiels.

M. Flynn: Nous comprenons bien, mais nous pensons que le problème pourrait être partiellement résolu si le train était convenablement constitué, si par exemple les explosifs n'étaient pas chargés à côté des produits caustiques ou autres qui risqueraient de se répandre en cas d'explosion.

M. Mayer: Votre groupe a-t-il été interrogé sur les règlements? Avez-vous fait des suggestions à ce propos?

M. Flynn: Je crois que nous avons simplement eu des conversations là-dessus. Notre congrès n'a pris fin qu'il y a un mois. On en a beaucoup discuté.

Il est certain que nombre des orateurs ont fait allusion au projet de loi et ont déclaré qu'ils espéraient le voir adopter. D'ailleurs, un très grand nombre de nos résolutions soumises au Comité des résolutions bien avant le congrès lui-même portaient justement sur la nécessité d'une telle loi.

[Text]

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mayor Brownlow: I might just comment a little further. We did have representation on the task force at hearings about two years ago, I think it was, in which the various classifications of chemicals were outlined and what should be done in transporting them, that is, the different classifications, should there be a rerouting, should there be a time of day, should there be an escort that sort of thing, and in what quantities.

We recognize that this is an extremely difficult and very complex problem. The regulations are going to have to be very specific.

For example, you may well say that certain mixes, bleaches and so on, can be transported without any kind of permit if they are in one-litre containers and in cardboard cartons, and so on. But suppose you have several hundred of these cardboard cartons in a truck and that truck is in a collision or capsizes, and suppose there is water in the ditch and these containers split open, you may well get a concentration of chlorine there that may cause some injury to people.

We have even said that perhaps you should not carry any butane in a built-up area. Well, what about butane lighters? There again, you see, what do you do? If you have a whole truckful of lighters, cartons and cartons and cartons, and the truck is in a collision, there is another problem. These are the difficulties that the people who are developing regulations are faced with, and we recognize this.

• 2120

Of course, there are many trucks going through our communities every day. The gasoline truck that goes through the communities to fill up the service stations—there is another problem that we have, you see, to deal with; and as Mayor Flynn said earlier, a lot of things, including chlorine gases, have to be transported into the community for purification of water and that sort of thing. How are you going to get them to wherever the water facility is for the treatment of water? They have to be transported. But these are the things that the regulations will address and we would like to have some input as we did have in the task force.

If I just may, Mr. Chairman, carry on for just one moment, I think it was Mr. Penner, and Mr. McDermid also, who made some reference. Mr. McDermid made reference to the commission that was proposed in one of our resolutions, and I think Mr. Penner asked if we had been consulted—this is in the act itself: I have forgotten where but I think it is in Section 26 or whatever—about the advisory council that the minister may set up, and I would hope that the federation would have representation on that advisory council as we think that that is important.

But we are not trying to oversimplify this; we recognize that it is extremely difficult. It is one thing to have a cargo capsize in a dry ditch; it is another thing to have it capsize in a ditch which contains water. There are so many things—fumes can come out under those circumstances.

The Chairman: Or a river that contains fish.

[Translation]

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

M. Brownlow: J'ajouterais simplement quelque chose. Nous étions représentés au groupe de travail qui a tenu des audiences il y a environ deux ans pour décider des différentes classifications des produits chimiques et de ce qu'il fallait faire pour les transporter, s'il fallait envisager une déviation, une heure particulière de la journée, une escorte, ce genre de choses, les quantités autorisées.

Nous reconnaissons qu'il s'agit là d'un problème extrêmement difficile et complexe. Les règlements devront être très précis.

Par exemple, on peut très bien dire que certains mélanges, certains produits de blanchiment, etc., peuvent être transportés sans aucun permis si elles sont dans des contenants d'un litre et dans des boîtes de carton, etc. Mais à supposer que vous transportiez plusieurs centaines de ces boîtes de carton et que le camion ait un accident, qu'il se renverse dans un fossé où il y a de l'eau, que les contenants s'ouvrent et qu'ainsi la concentration de chlore devienne dangereuse.

On a même dit que peut-être il ne faudrait pas transporter du butane dans des zones construites. Mais alors, que faites-vous des briquets à butane? C'est un autre exemple. Si vous avez un camion plein de briquets, des cartons à n'en plus finir, et que ce camion a un accident, cela pose un autre problème. Voilà les difficultés auxquelles se heurtent les gens qui rédigent des règlements et nous en sommes très conscients.

Il y a bien sûr beaucoup de camions qui traversent nos villes tous les jours. Les camions d'essence qui desservent les stations-services, et c'est là évidemment un autre problème, comme le disait le maire Flynn tout à l'heure, il y a beaucoup de choses comme le chlore, etc., qui doivent être transportées dans les villes pour purifier l'eau, etc. Comment le faire autrement? Il faut qu'elles soient transportées. Mais c'est le genre de choses dont traiteront les règlements et nous aimerions pouvoir participer à leur rédaction comme nous avons participé aux travaux du groupe de travail.

Si vous me permettez de poursuivre quelques instants, monsieur le président, je crois que M. Penner et M. McDermid ont parlé de la commission que nous proposons dans une de nos résolutions et on demandait si nous avions été consultés. Cela se trouve, je crois, à l'article 26 du projet de loi; il s'agit du conseil consultatif que le ministre peut mettre sur pied et j'espère que la fédération sera représentée au sein de ce conseil.

Mais nous n'essayons pas de simplifier les choses à l'extrême; nous savons que c'est très difficile. Ce n'est pas la même chose si un chargement se renverse dans un fossé sec et s'il se renverse dans un fossé plein d'eau. Il y a tellement de choses qui peuvent se produire.

Le président: Ou dans une rivière qui contient des poissons.

[Texte]

Mayor Brownlow: Right; that is right. You see, there is another very important point that the chairman has just raised.

An hon. Member: I missed that point.

Mayor Brownlow: Well, a river that contains fish, for example. If you happen to overturn in an area where the cargo spills into a waterway, it can cause tremendous damage to the fish life, and so on.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayor.

Mr. Turner, I guess you will determine what time we adjourn tonight.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Mayor, I worked with Canadian National Railways for forty years. I had 27 years experience of running through Georgetown, Brampton, Burlington, Oakville, Long Branch, Mimico, Port Credit, and my job was to get that train over the road. The speed limit was sixty miles an hour and as long as that signal was green, I was gone. And if they wanted to slow me down, they could do this with centralized train control by the use of signals. And we would haul anywhere from 80 to 100 to 120 to 130 to 140 cars.

Now, you must remember the railroad track was there first, not some of the small towns. So you tell me why the city councils allowed people or builders or contractors to build homes and factories close to the rail yards, along the right-of-way, or along the 401—there is a perfect example. Someone issued a building permit and I am sure it was not the federal or the provincial government. Why did you allow this?

The Chairman: Mayor Flynn.

Mayor Flynn: Through you, Mr. Chairman. Mr. Turner, we certainly do have that problem. It must have been the CN that you worked for because you have the good sense of the general manager of the Toronto area because he has been slugging us on our heads with that comment ever since I have been mayor—every time that we go to build a housing project anywhere.

Mr. Turner, if it were within the realm of possibility and feasibility at this date, I am certain that most of the members of my council for one, and I am certain the Province of Ontario for another government body, would encourage the attitude that there be so-called black areas adjacent to transportation corridors; but unfortunately, the economics of the situation dictated that in the good old days, the railway came along to provide service to the people, and the people went to where the railways were and built their homes and their businesses so that they could take advantage of the railway.

In doing so, I guess in the days before Etobicoke, the first planned community, came into existence, they did not have that attitude, and there are places like Mimico, Long Branch and New Toronto, where your rail cars went through, which paid absolutely no attention to this. And we can employ all of that comment, and we can say, yes, the railways were there, but the rivers were there, too: they were transportation corridors. And the roads came to follow along the trails to where

[Traduction]

M. Brownlow: C'est vrai. Tout à fait vrai. Vous voyez, le président vient encore de soulever un point très important.

Une voix: Je n'ai pas entendu.

M. Brownlow: Et bien, l'exemple d'une rivière poissonneuse. Si le chargement d'un camion se déverse dans un cours d'eau, cela peut être très nuisible aux poissons, etc.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur le maire.

Monsieur Turner, je crois que vous déciderez de l'heure à laquelle nous ajournerons ce soir.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur le maire, j'ai travaillé pour les chemins de fer nationaux pendant 40 ans. J'ai eu 27 ans d'expérience sur l'itinéraire Georgetown, Brampton, Burlington, Oakville, Long Branch, Mimico, Port Credit et mon travail était en fait de faire avancer le train. La vitesse limite était de 60 milles à l'heure et tant que le feu était vert, j'avais. S'ils voulaient me ralentir, ils le pouvaient par un système de contrôle centralisé grâce à certains signaux. Nous tirions de 80 à 100, 120, 130 ou 140 wagons.

Il ne faut pas oublier bien sûr que les voies ferrées étaient là les premières, avant certaines petites villes. Alors dites-moi pourquoi les conseils municipaux ont autorisé les particuliers ou les entrepreneurs en construction à construire des maisons et des usines près des voies, le long des droits de passage ou le long de la 401 qui est évidemment un exemple parfait. On a bien émis un permis de construction et je suis certain que ce n'était le fait ni du gouvernement fédéral ni du gouvernement provincial. Pourquoi avez-vous autorisé cela?

Le président: Monsieur Flynn.

M. Flynn: Monsieur le président, ce problème existe certainement. C'est probablement au CN que vous avez travaillé car vous avez le bon sens du directeur général de la région de Toronto qui nous répète ce genre d'arguments depuis que je suis maire chaque fois que nous décidons de construire quelque part.

Monsieur Turner, si c'était possible, je suis certain que la plupart des membres de mon conseil au moins, et certainement la province de l'Ontario, seraient bien d'accord pour désigner des zones noires le long des couloirs de transport; malheureusement, les circonstances économiques ont dicté à l'époque; puisque les chemins de fer venaient desservir la population, et que la population allait où allaient les chemins de fer, les gens ont construit leurs maisons et leurs moyens de subsistance là où ils pouvaient profiter des chemins de fer.

Ce faisant, je crois qu'avant que ne soit créée Etobicoke, première ville planifiée, ce n'était pas l'attitude et dans des villes comme Mimico, Long Branch, et New Toronto, les trains traversaient les agglomérations sans y faire du tout attention. On peut donc dire qu'en effet, les chemins de fer étaient là avant mais on peut dire la même chose des rivières; il existait des couloirs de transport. Les routes ont suivi les voies

[Text]

people wanted to move so that they could build homes and farms and all of those things.

• 2125

It is very able for a person associated in a long-term incidence—40 years, I guess, Mr. Turner, is a creditable amount of time—to take the attitude of the railway—and I am not accusing you of that, sir—to take the attitude of the railway and say, “We were here first”. The railway was there to encourage the very thing that exists, the population and the transportation to that population of the goods which the railway had to transport.

Mr. Turner: When I started on the Canadian National in 1941, I can remember the old timers telling me that when the MacMillan CNR yard, the former Grand Trunk Western Railroad yard, was built they went away out into the country—there was nothing around it—and they said, “We will never have to move again”. And now you have houses almost right on the rail track—just the allowance. Now why did you allow this? It is like the whistling—they all complain when you have to whistle; but if we hit a car and we are not whistling, we are up for manslaughter.

These are the things that we ought to be putting—and now you want to blame the railroads because they went through the centre of your town.

Mayor Flynn: No, we are not going to blame the railroads; we are trying to regulate the railroads.

But may I give you just a little geographic history here.

The Chairman: Yes, and explain to us, too, what you mean by a planned community.

Mr. Turner: There was not much planning in your area, I will tell you that.

Some hon. Members: Oh! Oh!

Mayor Flynn: The township of Etobicoke came into existence as a political entity in 1850, which is not very far back in our history, I will admit. But long before that, of course, Etobicoke as a rural municipality was on the map. I have a map, given to me when I visited England on one occasion, showing Etobicoke as it essentially is today in 1832.

Back in 1919 and 1920 and around that time, carved out of the south end of Etobicoke next to the lake was a place called Mimico, another place called New Toronto and another place called Long Branch, and those municipalities came into existence around the railway stations—that is exactly where they came into existence, right around the railway stations; and the reason for that was to encourage manufacturing to come into that area. As you know, we have, in that very same area, Goodyear Tire and many other industries which took advantage of the fact that the railroad was there.

I am not really trying to lay blame on the railroad for its existence—we thank God that the railroad was thought of and that it transports goods and serves Canada so well. However, the days in which the railroad was conceived and railway towns were conceived created a certain type of lifestyle, because people did not have any other form of transportation.

[Translation]

que souhaitaient la population pour construire des maisons, des exploitations agricoles, etc.

Il est très compréhensible que quelqu'un qui a travaillé si longtemps, 40 ans, aux chemins de fer adopte leur attitude, dont je ne vous accuse pas, et dise: «Nous étions là les premiers». Les chemins de fer étaient là pour encourager la population à se déplacer et pour transporter les produits dont elle avait besoin.

M. Turner: Quand j'ai commencé à travailler au Canadien National en 1941, je me souviens que les vieux disaient alors que lorsque la gare de triage du CN à MacMillan, l'ancienne gare du *Grand Trunk Western Railroad* avait été construite, ils étaient arrivés dans un pays où il n'y avait rien et avaient déclaré «Nous ne serons plus jamais obligés de déménager». Et maintenant il y a des maisons presque jusque sur les voies ferrées. Pourquoi avez-vous autorisé cela? C'est comme siffler; tout le monde se plaint qu'il faut siffler; mais si nous heurtons une voiture et que nous n'avons pas sifflé, on nous accuse de meurtre.

C'est le genre de choses qu'il faut comprendre avant d'aller accuser les chemins de fer de passer au centre des villes.

M. Flynn: Non, nous n'accusons pas les chemins de fer; nous essayons simplement de les réglementer.

Je vous donnerai simplement une petite anecdote historique.

Le président: Oui et vous pourrez du même coup nous expliquer ce que vous voulez dire par ville planifiée.

M. Turner: Je puis vous dire qu'il n'y avait pas grand planification dans votre région.

Des voix: Oh, oh!

M. Flynn: La ville d'Etobicoke est devenue une municipalité en 1850 ce qui ne remonte pas très loin, je vous l'avoue. Mais bien avant cela, bien sûr, Etobicoke était une municipalité rurale et on m'a donné une carte quand je suis allé en Angleterre et j'y ai trouvé Etobicoke en 1832.

Aux alentours de 1919 et 1920, au sud d'Etobicoke, près du lac, il y avait Mimico, New Toronto, et Long Branch qui sont toutes des villes qui ont vu le jour autour de gares de chemins de fer; cela, pour encourager les industriels à venir dans la région. Vous savez que nous avons dans cette région les pneus Goodyear et de nombreuses autres industries qui ont évidemment profité de la présence du chemin de fer.

Je ne veux pas accuser les chemins de fer, Dieu merci, ils existent et transportent des marchandises dans tout le Canada. Toutefois, lorsqu'on a imaginé les chemins de fer et les villes sur leur itinéraire, c'était un nouveau style de vie que l'on créait car il n'y avait pas d'autres moyens de transport. On se déplaçait soit à cheval, soit en train. Il n'y avait pas tellement

[Texte]

They either went by horse or by train. There were not too many cars available or roads to travel on; and the railroad did encourage the building of municipalities.

As a result of that, as a result of the populations which now exist along the railroad and along the other routes of transportation, we have the problems which exist, and we are saying to the railroads and we are saying to other people that transport dangerous goods not to travel at 60 miles an hour but to travel at a speed which can ensure that, if an accident occurs, there will be some opportunity for the person who is in charge of that train to take all of the safety precautions necessary to bring it to a stop before any hazard occurs.

Mr. Turner: Do you know how long it takes to stop a train?

Mayor Flynn: Yes, sir. I have knowledge of that; I understand all of those things. Even without understanding, I have a population of 300,000 people in a place where combined totally at the end of the war, there were not 15,000 people; and a great number of those people were residing in rural areas and they did not have the problem that exists today.

Nos, if I may answer the Chairman's question about a planned community...

Mr. Turner: I never knew what was in a train; I could not care less about the make-up of the train. When I first went around with a crew, I knew what the trains looked like when we looked for hot boxes, but the only thing I ever knew was that we had a car of explosives—I did get an order that we had a car of explosives so many cars back. Now that is the only detail I had about the make-up of the train.

In November 1979—and you are quite aware of this—we had the Mississauga spill; and seven months later, we had a spill just west of London. And we still have not learned a lesson.

As for the fire department officials in my area, they had to contact Dow officials in Sarnia—they were there in 45 minutes—and they did not even know what to do. They had to contact the conductor—the train was 102 cars and there were 34 cars in the ditch—they had to get somebody to go back and see what was in the cars.

• 2130

What I would like to know is, since you have had that spill, and the trains are going up and down through Mississauga all the time, through Etobicoke, has anybody made a move to rectify the situation we had last November, so that you are aware if something happens again?

The Chairman: Mayor Flynn.

Mayor Flynn: Yes, sir, already steps have been taken in a preliminary way—I guess that was one of the things that came out of our conference—to identify the trains with magnetic codes, visible magnetic codes, so that people will have some idea of what would be on the train when it was spilled. But what we are here for is to solidify that advice and to make certain that that advice is available to us with the least amount of problem concerned. If somebody says that Train 234 just

[Traduction]

d'automobiles ni de routes et les chemins de fer ont donc encouragé la construction de municipalités.

Ainsi s'est installée la population et sont nés certains problèmes qui nous font dire aux chemins de fer et aux autres que lorsqu'ils transportent des marchandises dangereuses, ils ne devraient pas aller à 60 milles à l'heure mais à une allure qui, en cas d'incident, permettrait au chef de train de prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires pour l'arrêter avant qu'il n'y ait danger.

M. Turner: Savez-vous combien de temps il faut pour arrêter un train?

M. Flynn: Oui, monsieur. Je le sais; je comprends très bien tout cela. Même sans comprendre, je suis responsable d'une population de 300,000 personnes à un endroit où, à la fin de la guerre, il n'y avait pas 15,000 personnes; une forte proportion de cette population résidait dans des régions rurales et elle ne connaissait pas les problèmes auxquels elle doit faire face aujourd'hui.

J'essaierai maintenant de répondre à la question du président sur une ville planifiée...

M. Turner: Je n'ai jamais su ce qu'il y avait dans un train; je me moquais pas mal de la composition du train. Au début, je savais simplement à quoi ressemblait un train lorsque nous cherchions des boîtes chaudes mais tout ce que je savais, c'est que nous avions un wagon d'explosifs, et je savais où était situé ce wagon. C'était le seul détail dont je disposais.

En novembre 1979, et vous le savez très bien, il y a eu l'incident de Mississauga et sept mois plus tard, il y a eu un incident à London. Or nous n'en avons toujours pas tiré d'enseignement.

Le service d'incendie de ma région a dû contacter les responsables de Dow à Sarnia qui sont arrivés au bout de trois quarts d'heure et qui ne savaient pas même quoi faire. Il leur a fallu contacter le chef de train. Le train se composait de 102 wagons et il y en avait 34 dans le fossé; or il a fallu renvoyer quelqu'un pour savoir ce qu'il y avait dans les wagons.

Vu que les trains parcourent sans arrêt la régions de Mississauga et d'Etobicoke, j'aimerais savoir si des mesures ont été prises depuis la fuite qui a eu lieu au mois de novembre dernier, de façon à ce que vous sachiez au moins à quoi vous en tenir si jamais un autre accident se produisait.

Le président: Monsieur le maire.

M. Flynn: Il a été décidé au cours de notre congrès de marquer les trains avec des codes magnétiques visibles, afin qu'en cas de fuite, on sache au moins ce qui a été transporté. Il s'agit maintenant de veiller à ce que tous les renseignements utiles soient aussitôt à notre disposition. Par exemple, dès qu'on apprend que le train n° 234 a déraillé, on devrait, après avoir consulté certains documents, savoir que le train 234 est composé de 100 wagons, dont 10 transportant des explosifs,

[Text]

went off the track, somebody should be able to reach for a piece of paper and say, "Train 234 was carrying 100 cars, 10 of them are explosive, and they are dispersed over the train in the following manner." Then we could respond to that very quickly.

Mr. McDermid: How about a central number, or something like that? Yes, that is fair enough.

Mr. Turner: Where would you suggest this information go, to the Fire Department, to the Police Department of your municipalities? Because trains operate 24 hours a day, so you have to have some place . . .

Mayor Flynn: That is right. The easiest place to transport that information, for general information, would be the police force.

Mr. Turner: Would you suggest that it be transmitted by telephone, or Telex?

Mayor Flynn: Telex.

Mr. Turner: Are you going to do this for every train or just when something happens?

Mayor Flynn: When the Mississauga incident went down, there was nobody to call, nobody to talk to, nobody to get the information from. They were there at the train site and could not tell what the makeup of the train was. I should not even comment, I guess, the inquiry is still going on. That comment has been made, and I do not know whether to strike it from the record but, in fact, it seemed to me—sitting in a command post with the police—that we just did not have that information.

Mr. Turner: I certainly agree, sir, but it just bothers me that several months later we have another spill, 120 miles away from where you had a spill, and nobody knows what is going on, what is in the cars or what to do. You have to seek out information, which proves that what you just said has not been transmitted on to the province.

Mayor Flynn: . . . but the information is there.

The Chairman: Mayor Brownlow.

Mayor Brownlow: I would just wonder if I may, Mr. Chairman, ask Mr. Turner this, for my own information: As I understand it, a conductor is provided with a manifest of the makeup of the train and all the cargo in the various cars; then, when he gets that manifest he gives the engineer the go-ahead, as you have indicated. Where would that information be held, that manifest? Would there be a regional—would there be an office one could get at 24 hours a day, for example?

Mr. Turner: The yard office. One of the yard offices is MacMillan, the new yard, they would have them, they Telex that information back and forth.

Mayor Brownlow: That information would be available at some central point. I was just wondering where a municipality might tap in. Another way of doing it might be if a municipality had a Zenith number, or some kind of Telex number where they could tap in and get that information, pick it out immediately. I just wondered if that would be possible.

[Translation]

répartis de la façon suivante, ce qui nous permettrait de prendre aussitôt les mesures qui s'imposent.

M. McDermid: Est-ce que vous avez un central auquel on peut s'adresser?

M. Turner: Les renseignements devraient-ils être centralisés par les pompiers, la police ou les municipalités, étant donné que les trains roulent jour et nuit.

M. Flynn: Le mieux, ce serait de centraliser ces renseignements à la police.

M. Turner: Vous préconisez l'utilisation du téléphone ou du télex.

M. Flynn: Le Téléx.

M. Turner: Ces mesures devraient-elles s'appliquer à tous les trains ou uniquement en cas d'accident?

M. Flynn: Aussitôt après l'accident de Mississauga, il n'y avait pas moyen d'obtenir des renseignements de qui que ce soit. Les personnes arrivées sur les lieux n'avaient pas la moindre idée de ce que le train transportait. Je suppose que je ferais mieux de ne rien dire à ce sujet, vu que l'enquête suit son cours. Toujours est-il qu'au bureau de police, il n'y avait pas moyen d'obtenir ces renseignements.

M. Turner: Ce qui est le plus inquiétant, c'est que quelques mois à peine après l'accident de Mississauga, il y a eu une autre fuite à 120 milles de là; or, dans ce dernier cas, il n'y avait à nouveau pas moyen d'obtenir les renseignements concernant les produits à bord des wagons. Il a fallu chercher ces renseignements, ce qui montre qu'ils n'avaient pas été communiqués aux autorités provinciales.

M. Flynn: Pourtant ces renseignements s'y trouvent.

Le président: Monsieur le maire Brownlow.

M. Brownlow: J'aimerais poser une question à M. Turner. Si j'ai bien compris, une lettre de voiture est remise au chef de train, lettre de voiture sur laquelle figurent tous les détails concernant le type de produits transportés dans les wagons. Après avoir reçu cette lettre, le chef de train donne le signal de départ au conducteur. Existe-t-il un bureau régional où l'on pourrait consulter, jour et nuit, les renseignements figurant sur ces lettres de voiture?

M. Turner: Ces renseignements se trouvent dans les gares de triage qui les envoient par Téléx. Entre autres, la nouvelle gare de triage MacMillan.

M. Brownlow: Je me demandais justement à qui une municipalité devrait s'adresser pour obtenir ces renseignements. On pourrait également prévoir un numéro de téléphone ou un numéro de Téléx qu'il suffirait de composer pour obtenir ces renseignements aussitôt. Serait-il possible?

[Texte]

Mr. Turner: I would suggest the yard office, the yard clerk could transfer the information right to the point of destination and you could pick it up there. The thing is, the railroads have been around for over 100 years and we have had one unfortunate accident where you had to evacuate and two or three smaller ones, so let us say we have been lucky. Nobody lost their lives, that is what I am concerned about. What bothers me is that we had one and seven months later we have another one, and nobody seems to know what to do. I think we have to pass this bill and I still say this bill is not tough enough, that somebody should be able to wield a big stick. I think the problem is not the municipality, the federal government or the provincial government, I think the CTC are responsible for most of our problems.

The Chairman: Mr. Mayer wanted to ask a point of information, but may I just tell the committee before you do, Mr. Mayer, that Mayor Flynn has to leave no later than 9.45. He has a 10.30 flight to catch

Mr. McDermid: He does not have to leave here until 10.10 then.

• 2135

Mr. Mayer: If I could, to Mr. Turner, you said that you had no way of getting in contact with the caboose. Do you people not have . . .

Mr. Turner: Radio. That is not for transmission to me of what is in the cars. I could not care less what is in the cars. My job is to get that train out of the road.

Mr. Mayer: But, in case of an accident, if you are 120 cars away, and you want to know what is on your train in terms of cars, and if that information is in the caboose, surely you could use your two-way radio system to communicate . . .

Mr. Turner: Any time we had an emergency and I wanted to use the radio, the radio was not working; we were in a rock cut where the radio would not work. These are the things that happen and I cannot tell you why.

The Chairman: It is an unreliable system.

Mr. Turner: Very, very unreliable.

Mr. Mayer: All right, thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I have just a couple of final comments. First of all, I find it most encouraging that municipalities are willing to co-operate 100 per cent in this type of thing, and I think that they have a mandate to help us out as parliamentarians in urging upgrading of equipment, proper regulations, et cetera. And I pay attention to your resolution "E", if I can refer to it as that, in the brief where you talk about improving equipment and mainline trackage and road beds, et cetera, and marking in accordance with a uniform code, however that might be, whether you paint trucks or whatever. That to me is a far more important objective for municipalities, the provinces and the federal government than is "D", and I would urge through you, Mayor Flynn, to your association, to do all within your power to pressure us and the provincial government to achieve that type of thing because I think that is very important.

[Traduction]

M. Turner: Il y a toujours moyen d'obtenir ces renseignements dans les gares de triage. Il ne faut pas oublier que depuis les cent ans que les chemins de fer existent, un seul accident a exigé l'évacuation de la population; on peut donc dire qu'on a eu beaucoup de chance. Le principal d'ailleurs, c'est qu'il n'y a pas eu perte de vie. Ce qui est plus inquiétant par contre, c'est qu'après un premier accident de ce genre, un deuxième ait eu lieu sept mois plus tard et on ne sait toujours pas quoi faire. Il faut adopter ce projet de loi, bien qu'à mon avis il ne soit pas encore assez strict. La faute en incombe non pas aux autorités fédérales provinciales ou municipales, mais bien à la Commission canadienne des transports.

Le président: Avant de donner la parole à M. Mayer, je vous signale que le maire Flynn devra nous quitter à 21 h 45 pour attraper son vol de 22 h 30.

M. McDermid: Dans ce cas, il lui suffit de quitter la réunion à 22 h 10.

M. Mayer: D'après M. Turner, il n'y a pas moyen de contacter le fourgon de queue.

M. Turner: Il y a une radio dans le fourgon, mais elle ne sert pas pour faire savoir ce qui se trouve à bord des wagons. Ce qui m'intéresse, moi, c'est de faire avancer le train.

M. Mayer: Néanmoins, en cas d'accident, n'y aurait-il pas moyen d'utiliser la radio pour contacter le fourgon et connaître ce qui se trouve dans les wagons.

M. Turner: Chaque fois que j'ai essayé d'utiliser la radio en cas d'urgence, elle était en panne, ou bien on traversait un défilé où la radio ne fonctionne pas. Je n'arrive vraiment pas à comprendre pourquoi.

Le président: Ce n'est pas un système fiable.

M. Turner: Certainement pas.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Je suis très heureux de constater que les municipalités coopèrent pleinement avec nous pour améliorer l'équipement, la réglementation, etc. Ainsi dans la résolution E de votre mémoire, il est question d'améliorer l'équipement, les rails, le ballast, etc. et de marquer les wagons à l'aide d'un code uniforme. Cela est à mon avis bien plus important pour les autorités fédérales, provinciales et municipales que ce qui figure au point D; aussi bien je vous engage à faire pression sur les autorités provinciales et fédérales pour mettre toutes ces dispositions en œuvre.

[Text]

The only other item I have that I would like to bring up at this time is the inspections that go on between municipalities, the federal government and provincial governments, the various jurisdictions, are you willing as a municipality to allow your employees who may be inspectors in certain areas, such as firemen with a specialty, to be trained to take on some of the responsibilities of inspection that come under this act and fall under a federal jurisdiction?

The Chairman: Mayor Flynn.

Mayor Flynn: Yes, we certainly are, Mr. McDermid. We already have throughout Metropolitan Toronto—and I keep on using that as an example because it is the municipality I am mostly acquainted with, but it happens in other municipalities—and I can assure you that we have inspectors in certain areas who are charged with the responsibility of keeping an eye on the storage of hazardous goods, and we upgrade the inspection through our fire inspection programs, through our various fire departments, so that our fire inspectors are very knowledgeable about the content of the storage yards where this equipment is.

The Chairman: Mayor Brownlow.

Mayor Brownlow: If I may, Mr. Chairman, we also have our fire department people, taking courses in a regional facility to update them in the transportation, handling and disposal of dangerous goods. These courses are run continuously and we are getting our people fed into that so that they are well aware of the kind of things that could occur, and inspection services could be added on to that particular course.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Without getting into an argument about which came first the towns or the railways, I would submit that the transportation of dangerous goods in the quantities that they are being transported in today is a new problem, at least it is a relatively new problem. But, I would like to ask you—and I do not want to start a war, and on the other hand you may come back and say, I thought you would never ask it—when you were deliberating about this matter among your associates, was there a sort of a strong feeling of frustration about how municipalities come to grips with railroads?

Mayor Flynn: I do not think that that came up particularly in discussion, but I think you are quite right in your suggestion that there is always a feeling of frustration in trying to deal with railroads so that we can get an answer within a timeframe which is acceptable to a municipality. We have that problem in my area at the present time, because we have been trying to get answers from the general manager, I guess, who is vice-president in charge of something for Canadian National, Bob Dobie, who continually frustrates us, whether deliberately or otherwise, with the very question which Mr. Turner posed for us. We already have housing beside railroads, and we have people who want to live there, and Canadian National now wants to be held safe from all claims and considerations by these people for all time, regardless of what new modes of railway they get into or new concerns which the railway may

[Translation]

J'en arrive maintenant à la question des inspections effectuées par les autorités municipales, provinciales et fédérales. Accepteriez-vous que des pompiers par exemple suivent des cours de formation de façon à pouvoir se charger de l'inspection aux termes du présent bill, ce qui fait qu'ils relèveraient ainsi du fédéral.

Le président: Le maire Flynn.

M. Flynn: Certainement monsieur McDermid. Du moins c'est ce qui se fait pour la région métropolitaine de Toronto, mais ailleurs sans doute aussi. Ainsi certains de nos inspecteurs doivent surveiller l'entreposage de produits dangereux. De plus, nos services de pompiers améliorent sans cesse leurs mesures d'inspection et je puis vous assurer que ces inspecteurs sont parfaitement au courant de la situation et de l'utilisation de l'équipement.

Le président: Maire Brownlow.

M. Brownlow: Le personnel du service des incendies suit des cours dans un centre régional où ils sont mis au courant des dernières techniques utilisées pour le transport et la manutention des produits dangereux. Ces cours se donnent toute l'année et permettent à nos employés d'être au courant de ce qui pourrait arriver en cas d'accident; on pourrait aussi prévoir un cours sur l'inspection à proprement parler.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Sans vouloir trancher la question de savoir si les villes ont précédé les chemins de fer ou non, j'estime que le transport de quantités importantes de nature dangereuse constitue un problème tout à fait neuf; ou du moins relativement neuf. Je suppose que lorsque, au sein de votre association, vous discutez de la façon de traiter au mieux avec les sociétés ferroviaires, vous éprouvez un sentiment de frustration.

Le maire Flynn: Nos rapports avec les sociétés ferroviaires sont effectivement frustrants, car il faut attendre Dieu sait combien de temps avant d'obtenir une réponse de ces sociétés. Nous avons justement posé une série de questions à Bob Dobie, vice-président au Canadien National mais nous ne pouvons pas obtenir de réponse. Des maisons ont été construites le long des voies de chemins de fer et les habitants tiennent à y rester. Or, le Canadien National refuse d'envisager la possibilité d'avoir à verser des dommages et intérêts aux riverains, quels que soient les inconvénients provoqués par des innovations technologiques.

[Texte]

cause by getting into a new mode. That is always the sense of frustration we have.

Mr. McRae: In the many years you have been in municipal politics, was there any evidence the municipalities are beginning to flex their muscles in this respect? I feel personally that our municipality—and not just in terms of safety, there are other factors too, other areas—that we have tended in the past to accept the idea that the railways were something we could not do anything about, and that there are situations created safety-wise and in other ways by the railways which the communities just were not able to get at. I just wondered if an aggressiveness is developing among the municipalities.

Mayor Flynn: I certainly think, through you, Mr. Chairman, there is a new attitude towards that very problem. Certainly as far as the third rail is concerned in the problem on the CP line in Etobicoke, we are flexing our muscles. We have always felt frustrated in the sense that when dealing with the CTC there were foregone conclusions that the railway could do certain things as long as they did not cross the street. It is only when they came to crossing a street that they ran into any concern with the municipality. That has always frustrated us, because there are other safety factors of concern along the railway line which have nothing to do with crossing a street, whether it is the improper partrolling of bridges or viaducts they may use, or whatever the situation is, and trying to get a response from the railway can sometimes be very frustrating.

By the same token, as evidenced by CN's latest intrusion into the planning of municipalities, the railways are flexing their muscles too, by saying, look—as Mr. Turner has suggested—the railways were here first, and nobody should intrude on us, and you should not bring your complaints...

Mr. Turner: I did not say that.

Mayor Flynn: No, no. I was only referring to one part, sir, where you said the railway were there first; that is the only expression I am relating to.

But the railways are flexing their muscles and saying you should not intrude on us, and we are having great difficulty in getting agreements with the railways. For instance, in trying to extend one of our streets across the very rail lines Mr. Turner used to drive on we had to go to a great deal of expense to raise it to a height which satisfied the railway, which is certainly an extraordinary height above the track. It will clear everything for many years to come. And then some additional things: you can land a 747 on the track and not touch the bridge. However, aside from that, that is expressing a frustration.

Mr. McRae: That is rather unfriendly.

Mayor Flynn: That does not say we do not come to agreement. Eventually it comes.

Mayor Brownlow: I would just like to follow on, if I may.

The Chairman: Mr. Brownlow.

Mayor Brownlow: Mr. McRae hit it right at the very beginning when he said times have changed. I think what it is is we are trying to find a way to live together in harmony. I think that is really what is happening. And it is not just the railroads. They

[Traduction]

M. McRae: Croyez-vous que les municipalités vont désormais se montrer plus exigeantes? Par le passé, vous aviez tendance à considérer que, quoiqu'il arrive, il n'y avait rien à faire avec les compagnies ferroviaires. Je me demande si maintenant vous vous montrez un peu plus agressifs.

M. Flynn: Notre attitude a, effectivement, changé, du moins en ce qui concerne la troisième voie du Canadien Pacifique dans la région d'Etobicoke. Jusqu'à présent, la Commission canadienne des transports concluait inmanquablement que les chemins de fer étaient libres d'agir à leur guise, à condition que les voies ne traversent pas une route. Or, ce n'est pas l'unique problème qui se pose au plan de la sécurité; il y a, entre autres, la surveillance insuffisante des ponts et des viaducs; or, la plupart du temps, c'est très difficile d'obtenir une réponse des compagnies ferroviaires.

Par ailleurs, les compagnies ferroviaires semblent durcir leur position elles aussi; à preuve, les récentes déclarations faites par le Canadien National concernant les plans d'urbanisme des municipalités. Les compagnies ferroviaires prétendent en effet, comme M. Turner, que les chemins de fer étaient là avant les villes et qu'il est alors inutile de venir se plaindre.

M. Turner: Je n'ai jamais dit cela.

M. Flynn: Vous aviez simplement dit que les chemins de fer étaient plus anciens que les villes.

Les compagnies ferroviaires durcissent donc leur position si bien que nous avons beaucoup de mal à conclure des accords avec elles. Ainsi, lorsque nous avons voulu prolonger quelques rues à l'endroit même où M. Turner conduisait ses trains, nous avons dû dépenser des montants importants pour le ballast qui, à cet endroit, atteint une hauteur tout à fait extraordinaire. Un 747 pourrait atterrir sur les voies sans toucher le pont. Tout cela est fort frustrant.

M. McRae: Ce n'est pas très sympathique.

M. Flynn: On finit bien cependant par se mettre d'accord.

M. Brownlow: Puis-je ajouter un mot.

Le président: Je vous en prie.

M. Brownlow: M. McRae a raison en disant que les choses changent. Il faut essayer de trouver un «modus vivendi», et non seulement avec les chemins de fer. N'allez surtout pas croire que ceux-ci sont en butte à des critiques exagérées. Les

[Text]

are not coming in for any abnormal criticism or anything like that, as I see it. In another way, not so much related to dangerous goods, airports, for example, are another source of concern to certain communities, from the noise level and the fact, as Mr. Turner pointed out, people have built around and now they are objecting to the planes coming over their heads and the noise and all the rest of it.

So it is the changes we go through, and change, of course, is the one thing that is going to be with us as the years go on, and it is adjusting to that change, by the railroads and the airports and so on, and the citizens, and it is trying to get the right mix so we can all live together in harmony—that is what we are really trying to do. Mayor Flynn may not agree with this, but I did not sense that the railroads were coming in for any abnormal amount of criticism in any of the deliberations—not at the conference; certainly not.

• 2145

Mr. McRae: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mayor Flynn.

Mayor Flynn: Mr. Chairman, your staff are now calling a cab for me because I have a certain time limitation, but I would like to thank the committee for hearing us and for giving the Federation of Canadian Municipalities an opportunity to appear before you and express our concerns and interests in respect of the transportation and storage of hazardous goods.

Mr. Chairman, while I have the opportunity of having the floor, and this is Canada Week, may I also remind the members of the House of Commons that we have 144 disabled persons in Arnhem trying to uphold the honour of Canada in the Disabled Games, and it would not grieve me at all if someone were to mention this in the House of Commons at some opportune moment.

Thank you very much for having us. If I may leave, Mayor Brownlow will stay until you dismiss him.

The Chairman: We shall allow you to go, Mayor Flynn. I think we are just about finished anyway.

Before thanking the delegation for appearing here tonight, may I for the record ask Mayor Brownlow if your federation encompasses municipalities of all sizes including towns?

Mayor Brownlow: Yes, it does. My municipality or the federation?

The Chairman: The federation.

Mayor Brownlow: Oh, yes, the federation does, yes. We have villages, municipalities, urban municipalities, rural municipalities, large cities, small cities, towns, villages and so on.

The Chairman: I am glad to hear you say that, because as one who represents an area where there are no cities and only two towns, but a number of those dots, I would hope the federation in its input into this particular bill and others like it, does not forget the small communities as well. They also have problems with the transportation of hazardous goods. I will just conclude by saying that a person who is killed by a

[Translation]

aéroports, par exemple, posent également des problèmes du point de vue bruit. Ainsi que M. Turner l'a expliqué, des maisons ont été construites près des aéroports et les résidents se plaignent du bruit.

Or, les choses continueront à changer, il va falloir s'y faire. Il faudra que tous, nous fassions preuve de suffisamment de souplesse pour pouvoir vivre en paix. M. Flynn n'est peut-être pas d'accord avec moi, mais pour ma part, j'estime qu'au cours du congrès, les compagnies ferroviaires n'ont pas été attaquées de façon exagérée.

M. McRae: Merci.

Le président: Merci monsieur McRae. Monsieur Flynn.

M. Flynn: On m'a appelé un taxi car je dois me rendre à l'aéroport. Mais avant de partir, je tiens à remercier les membres du Comité d'avoir permis à la Fédération canadienne des municipalités de comparaître devant vous pour vous exposer nos préoccupations concernant le transport et l'entreposage des produits dangereux.

J'en profite pour rappeler que nous avons 144 personnes handicapées qui participent à Arnhem aux Jeux olympiques pour handicapés où ils défendent l'honneur du Canada. Cela mériterait, je trouve, d'être souligné également à la Chambre des communes.

Merci donc de votre invitation. Le maire Brownlow assurera maintenant la relève.

Le président: Nous vous laisserons partir monsieur Flynn. De toute façon nous avons presque terminé.

Avant de remercier nos témoins, je vais demander à M. Brownlow si votre fédération compte des municipalités petites et grosses, y compris des villes.

M. Brownlow: Certainement oui, vous parlez de ma municipalité ou de la fédération.

Le président: De la fédération?

M. Brownlow: La fédération compte des villages, des municipalités tant urbaines que rurales, des villes petites et grosses, des villages, etc.

Le président: Je suis heureux de vous l'entendre dire car moi je représente une région où il n'y a pas de grosses villes, seulement deux petites agglomérations et un certain nombre de villages; aussi bien j'espère que lors de discussions de ce genre, la fédération n'oublie pas les petites collectivités qui sont elles aussi confrontées aux problèmes du transport des produits dangereux. Lorsqu'une personne est tuée par l'explosion d'un

[Texte]

hazardous product or an explosion in Newcastle, New Brunswick or Surrey, P.E.I. or in Tweed, Ontario . . .

An hon. Member: Or MacGregor, Manitoba.

The Chairman: . . . or MacGregor, Manitoba is just as dead as somebody who is killed in Montreal, Toronto, Vancouver or Halifax.

Mayor Brownlow: Yes, I agree, Mr. Chairman, and we do take that into consideration.

If I may just have one final comment, just in the interests of accuracy. When I was commenting on the advisory council, I think I quoted Section 26 of the act; I happen to note here it is Section 29, so I would just for the record make that little correction.

The Chairman: I think your appearance has been very worthwhile for members of the committee. I think there has been a very good exchange of information and points of view, lively at times, and that is the way it should be.

We hope also if you have additional points to make, you will not hesitate to write the clerk of the committee with those additional points, and I assure you we will circulate them to the members of the committee.

Mayor Brownlow: If I may, Mr. Chairman, we would be delighted and certainly we are prepared. If you feel we can be of any further help in any other matter relating to your deliberations, we would be delighted to assist you in whatever way we can.

The Chairman: Thank you very much, sir.

We will adjourn now until 9.30 tomorrow morning, when we shall have before us the Petroleum Association for Conservation of Canadian Environment. That meeting will take place where it should, in the Railway Committee Room.

Mayor Brownlow: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Meeting adjourned.

[Traduction]

produit dangereux, que cela arrive à Newcastle, au Nouveau-Brunswick, à Surrey dans l'Île-du-Prince-Édouard, à Tweed en Ontario . . .

Une voix: A MacGregor, Manitoba.

Le président: . . . c'est tout aussi tragique qu'un accident du même genre à Montréal, Toronto, Vancouver ou Halifax.

M. Brownlow: Je suis d'accord, monsieur le président, nous en avons tenu compte.

Je voudrais, si vous le permettez, faire une petite mise au point. En parlant du conseil consultatif, j'avais cité l'article 26 de la loi alors qu'il s'agit de l'article 29.

Le président: Votre comparution a été des plus utiles pour les membres du Comité. Nous avons pu ainsi procéder à un échange de vues animé.

Si vous avez autre chose à ajouter, j'espère que vous n'hésitez pas à écrire au greffier qui transmettra votre lettre aux membres du Comité.

M. Brownlow: Merci beaucoup, monsieur le président. Nous sommes toujours à votre disposition si cela peut vous être utile.

Le président: Merci beaucoup.

La séance est levée jusqu'à demain matin 9 h 30; nous aurons comme témoin l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien. La réunion aura lieu dans la salle des chemins de fer comme il se doit.

M. Brownlow: Merci monsieur le président.

Le président: C'est moi qui vous remercie.

La séance est levée.



APPENDIX "TRPT-4"

Carleton University
Ottawa, Canada K1S 5B6

June 4, 1980

The Standing Committee on Transport
House of Commons
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Brief re Bill C-18: An Act to promote public safety in the transportation
of dangerous goods

Submitted by

Julius Lukasiewicz, Professor, Faculty of Engineering, Carleton University,
Ottawa

Bill C-18 is concerned mainly with the administration of procedures related to the transportation of dangerous goods. This approach appears to imply that the existing safety procedures and standards would be adequate to insure safety provided that they were efficiently enforced. Recent evidence indicates that this may not be the case and that the safety of transportation of dangerous goods is adversely affected by standards that are often obsolete and grossly inadequate.

This is evident from the enclosed study of Canadian railways' safety* prepared following the Mississauga derailment on November 10, 1979, and from earlier assessments by the CTC's Railway Transport Committee, referred to in the enclosed study.

For example, it appears that the train which derailed in Mississauga was operated in accordance with law, which permitted (i) mixing of cars carrying chlorine and propane in the same train, (ii) class-

*"An Assessment of Canadian Railways' Safety", by J. Lukasiewicz, Carleton University, Ottawa, 51 pp., January 1980.

ification of chlorine as a "nonflammable compressed gas" (a classification applicable to e.g. compressed air), (iii) inclusion of cars equipped with obsolete, sliding contact or "friction" axle bearings in a train consist in which highly dangerous materials were being carried. The existing regulations do not control adequately other aspects of railway operations, such as traffic control and communications with train, maximum axle loads, minimum preventive maintenance of rolling stock, track, signalling, etc.

In my view, the key to the control and improvement of safety of dangerous goods transportation in Canada lies in the establishment and enforcement of new standards reflecting modern technology and operating practices. When the latter are deficient, the legalistic and procedural measures, such as contained in Bill C-18, cannot contribute significantly to the safety of dangerous goods transportation.

APPENDIX "TRPT-5"

THE ATOMIC ENERGY CONTROL BOARD AND THE TRANSPORTATION OF
RADIOACTIVE MATERIALS
SUBMISSION TO THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT, 26 JUNE 1980

The Atomic Energy Control Act gives the Atomic Energy Control Board the power to regulate, inter alia, the transportation of radioactive materials. This Act was reviewed in 1976, by a task force of senior Deputy Ministers headed by Dr. Maurice LeClair. A Bill titled the Nuclear Control Administration Act was introduced into the House in late 1977, but died on the order paper.

The current situation is that packages are certified by the Atomic Energy Control Board but the carriage of radioactive materials is regulated by the current regulatory authority for each mode of transport. In the case of road shipments the Board itself acts at the modal authority.

Much greater emphasis is put on safety in the packaging for the safe transport of radioactive materials than for most other dangerous goods. The packaging standards are international ones. The Atomic Energy Control Board has the expertise in radiation protection, engineering assessment of package design and quality assurance aspects of package construction. The Board currently certifies packages for the transport of radioactive materials to the international standards and is also responsible for regulation of the safeguarding and security of certain strategic radioactive materials against sabotage or diversion by theft.

In order to preserve the effective and efficient working arrangements with respect to the transport of radioactive materials, a memorandum of understanding between the Board and the Department of Transport is being developed. A copy of the latest draft version of this agreement is attached. The division of responsibilities shown in the memorandum is basically what was envisaged in the 1977 Bill on the Nuclear Control and Administration Act.

INTER-DEPARTMENTAL MEMORANDUM OF AGREEMENT
ON THE TRANSPORT OF RADIOACTIVE MATERIALS

WHEREAS the Department of Transport is responsible for the administration of the Transportation of Dangerous Goods Act,

WHEREAS the Atomic Energy Control Board is responsible for the administration of the Atomic Energy Control Act,

WHEREAS both the Transportation of Dangerous Goods Act and the Atomic Energy Control Act authorize the making of regulations in respect of the transportation, handling and packaging of dangerous goods and more particularly those prescribed substances, within the meaning of the Atomic Energy Control Act, which are radioactive ("radioactive materials").

WHEREAS the Transportation of Dangerous Goods Act provides that in the event of any inconsistency between the provisions of the said Act and Regulations made thereunder and provisions of any other Act or Regulations made thereunder, the provisions of the Transport of Dangerous Goods Act and Regulations shall prevail,

WHEREAS it will be an advantage due to the special nature of radioactive materials and devices containing radioactive materials that the packaging to be used for the purpose of transporting such material or devices and certain aspects of the handling thereof prior to transport be regulated under the Atomic Energy Control Act, while the transportation thereof be regulated pursuant to the Transportation of Dangerous Goods Act, and

WHEREAS it is recognized as essential that there be close cooperation between the Department of Transport and the Atomic Energy Control Board in order to avoid conflict and to assure consistency between Regulations and licences issued by each party,

It is mutually understood and agreed that;

1. (1) Regulations made pursuant to the Transportation of Dangerous Goods Act shall refer to or be consistent with Regulations made or licences issued pursuant to the Atomic Energy Control Act in respect of packaging and handling prior to transport or after transport as it relates to nuclear radiation health and safety;
- (2) where reference to Atomic Energy Control Regulations in the Transportation of Dangerous Goods Regulations creates any enforceable requirements, obligations or offences pursuant to the Transportation of Dangerous Goods Act, it is agreed that enforcement action will normally be taken under the Atomic Energy Control Act.
2. any Regulations made pursuant to the Atomic Energy Control Act in respect of transport of radioactive material shall be revoked except for obligations imposed on carriers relating to physical security against sabotage or theft of the material,

3. in all areas referred to in sections 1 and 2, no recommendations affecting packaging, handling and transportation of radioactive material shall be made by the Department of Transport or the Atomic Energy Control Board for the purpose of making, revoking, or amending regulations without prior consultation between the parties,
4. in the event of disagreement in respect of proposed regulations it is agreed that the matter may be submitted by either party to the Government Organization Division of the Privy Council Office, or its successor for Resolution,
5. references to Acts in this document include any replacement thereof,
6. for the purpose of clarification and without restricting or limiting the generality of the foregoing, the practices that will result from this memorandum of agreement are further described in Appendix "A", and
7. this memorandum comes into effect on the date of proclamation of the Transportation of Dangerous Goods Act in whole or in part.

Deputy Minister
Transport Canada

President
Atomic Energy Control Board

(Date)

(Date)

APPENDIX "A" to INTER-DEPARTMENTAL MEMORANDUM OF AGREEMENT

Outline of Division of Responsibilities
for the Transportation of Radioactive
Prescribed Substances Under the Regulations Pursuant
to the Transportation of Dangerous Goods Act
and the Atomic Energy Control Act

In this outline:

"TDG Inspector" means an inspector appointed under the TDG Act

"AECB Inspector" means an inspector appointed under the AECB Regulations

"AECB" means Atomic Energy Control Board

"TC" means Transport Canada or other organization designated by Transport Canada.

A. <u>Responsibility</u>	<u>Responsible Organization</u> (with advice or support from Organization in brackets)*
1) Certification of packaging including:	
1.1 setting of standards for packaging	AECB (TC)
1.2 assessment of design, construction and testing	AECB
1.3 issuance of package certificate (no special arrangements)	AECB
1.4 issuance of special arrangements certificate	AECB (endorsed by TC)
2) Preparation of packaging for ship- ment prior to loading on vehicle or conveyance; handling after un- loading from vehicle or conveyance at destination; marking and labelling of package;	AECB (TC)

* Advice or support from other organizations may be required but is beyond the scope of this outline.

- 3) Preparation for shipment from point of loading packaging onto vehicle or conveyance; tiedowns; transport to point of unloading package at destination; marking and labelling of vehicle or conveyance; shipping papers and instructions to carrier TC (AECB)
- 4) Establishment and enforcement of any transportation standards for carriers, vehicles or other conveyances TC (AECB)
- 5) Nuclear Liability: to the extent that the Nuclear Liability Act applies to transport of "nuclear material" as defined in that Act AECB
- 6) All aspects of physical security measures against sabotage or theft for all modes and phases of transport including carriage AECB (TC)
- 7) Emergency plans and preparedness, except physical and security aspects, for carriage and for storage incidental to carriage except at AECB licensed nuclear facilities:
 - 7.1 planning and preparation of emergency procedures; TC (AECB)
 - 7.2 execution of emergency procedures in event of an emergency during carriage TC (AECB)
(as detailed in a plan)
- 8) Investigation of incidents and accidents; enforcement and prosecutions:
 - 8.1 during carriage TC
 - 8.2 before loading or after unloading at destination AECB
- 9) Import
 - 9.1 package, packaging and carriage aspects As for 1 to 8 above

- | | |
|---|-----------|
| 9.2 receipt of 15 days | TC (AECB) |
| 9.3 import licence | AECB (TC) |
| 10) Defining minimum quantities or concentrations under subsection 3 (3) (a) of the TDG Act | TC (AECB) |

B. Consequential

1. The Responsible Organization will be the lead agency on each subject for dealings with the public, other federal and provincial authorities, foreign national authorities, and international organizations.
2. The Responsible Organization will be primarily responsible for inspections within its area of responsibility and the backup organization will be prepared to assist the other as mutually agreed. For example, with suitable cross-training a TDG inspector could act as an AECB inspector with respect to physical security arrangements while doing an inspection of a shipment for health and safety reasons, and vice versa.
3. The AECB licenses the import and export of prescribed substances. For import of certain kinds or quantities of radioactive prescribed substances consideration should be given to TC endorsement of the AECB import licence to confirm that suitable arrangements exist within TC's areas of responsibility.

APPENDIX "TRPT-6"

SUBMISSION

to the

Parliamentary Standing Committee
on Transport

reference

BILL C-18

An Act to Promote Public Safety in
the Transportation of Dangerous Goods

by

THE CANADIAN RAILWAY LABOUR ASSOCIATION

Members of the Transportation Committee:

The Canadian Railway Labour Association is an organization comprised of the 16 railway unions who in turn collectively represent over ninety thousand workers, employed on Canada's railway systems.

The Canadian Railway Labour Association for many years, has been concerned with the level of safety at which the Canadian railways have been allowed to operate, particularly in the movement of dangerous commodities. The Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission in the early 70's, as a result of a number of serious derailments, initiated an extensive public inquiry into how safely the Canadian railways were being operated. Our Association believes that it is necessary to deal with the Safety Inquiry in this submission, as it concerned dangerous commodities.

There has been a potential disaster situation hovering over our transportation modes for the last ten years or more, as a result of the movement of literally hundreds of lethal chemicals, either in their own right or in combination with others. By rail, road and to a lesser degree air, bulk chemicals, liquid natural gas, petroleum, etc etc., are moving through Canadian cities, large and small, with almost no regulatory control as to methods and procedures to ensure the safety of the transportation employees or the Canadian public.

The Canadian Railway Labour Association refers the Committee again to the report of the Railway Safety Inquiry, dated April 19, 1972.

The second paragraph under the sub-heading introduction reads as follows:

" Between 1967 and 1970, the Committee had watched with growing concern an increase in the number of serious accidents on Canadian railways. This gave cause for anxiety, not solely in absolute terms, but also because accidents involving modern, heavier tonnage trains were of correspondingly greater magnitude than had been the case in the past. Another factor of grave concern was the rapidly increasing involvement in railway accidents of cars carrying a wide variety of dangerous commodities whose cargo, if accidentally released, could pose a serious hazard not only to railway employees but also to the lives and property of the public."

On January 18, 1971, the General Safety Inquiry began in Ottawa, Ontario, the inquiry encompassed 46 sitting days hearing evidence from 75 witnesses.

The Canadian Railway Labour Association will place on record their arguments to the General Inquiry held in 1970, on the specific items of reference of the 1970 inquiry concerning dangerous commodities, since they are still valid today, ten years later.

Dangerous Commodities

At page 18 of Railway Transport Committee initial report of the Railway Safety Inquiry dated April 19, 1972, the following conclusions are arrived at by the Committee:

" The hearing on the Port Hope derailment closely investigated the railway's handling of a tank-car of particularly poisonous weed-killer. When these single-accident hearings developed,

as they did, into hearings on railway safety generally in Canada, all aspects of the railways' policies, practices and rules on the carriage of dangerous commodities came under review.

Between the Port Hope hearings and the wider inquiry and during and following the latter, other derailments involving dangerous commodities increased the panel's already active interest in this type of accident:

- 1) Of forty-five tank cars of sulphuric acid thirteen derailed, some of which leaked into the Pickering River (Ontario) causing severe pollution and endangering river wild life.
- 2) At Waldron, Saskatchewan, a derailment involving cars of propane gas, cars of liquid sulphur and cars of fuel and lubricating oil created a damage potential had they burned (as usually happens) estimated at two acres of devastation.
- 3) In another derailment at Bowden, Alberta, two trainmen who had already jumped safely from the leading unit were engulfed in a jet of flame from an exploding tank-car.
- 4) At Vinsola, British Columbia, fifty-six cars, mainly of the open-top type and loaded with sulphur, derailed as did six tank-cars of propane gas. Some of the latter exploded and rocketed, igniting the sulphur. Explosions continued for several hours and the fires burned for days. Damage to property was estimated between 2.5 and 3 million dollars. Had this taken place in or near an inhabited centre the consequences would have been much worse, including probably death and injury of people some distance from the railway.

These accidents raised certain urgent and critical questions for the Inquiry. With dangerous commodities creating such hazards, was the regulatory authority in Canada being confronted with a new dimension in destructiveness and danger to life and limb? The answer to this question certainly appears to be affirmative. If so, what were the reasons for this, other than the obvious factor that modern industrial technology is producing larger quantities of dangerous material having a greater destructive potential per ton, or per

car, than ever before? Is, for example, new railway technology increasing the hazards? Are railway practices and rules for dangerous commodities, many of which date back twenty or thirty years, adequate to meet the increased hazards? Are these possibly now inadequate rules at least being properly applied by railway personnel? Is there sufficient enforcement? How much research into the causes of and the prevention of such destruction is being done?

Throughout the Inquiry these questions and many others like them kept recurring. However, as the Inquiry progressed the panel was increasingly of the view that more detailed information was required than a public hearing could provide. It was also felt that action needed to be taken urgently and that this work should commence as soon as the public hearings ended.

It was proposed that a task force on the carriage by rail of dangerous commodities be created. This was immediately and enthusiastically seconded by the railways. The proposal was accepted and the Committee addressed itself to its implementation.

The Task Force consists of the Committee, the CNR, CP Rail and the Canadian Railway Labour Association. Its terms of reference are simple: to review the hazards attendant on the carriage of dangerous commodities by rail and to recommend to the Committee such measures as will achieve the highest level of safety compatible with economy of operation and expeditious movement of goods.

In order to expand the Task Force's base a consulting pool has been set up. This includes some of the best expertise available in industry, particularly the chemical, gas and oil industries and task car lessors; other government agencies, such as those dealing with the military, atomic energy, explosives and national harbours; other carriers, such as motor vehicle, aviation and water; certain shippers of dangerous commodities; health, fire, environmental and safety people numbering in all some 35 consultants who advise the Task Force from time to time.

The Task Force agenda, broadly speaking, covers an array of questions such as those already mentioned. These questions are grouped by main subjects such as train operation, revision of regulations, reporting and analysing of accidents and enforcement of regulations. To handle each subject a working group is being

established. Three such groups have now been formed and a fourth is being formed. Each group will make its recommendations to the Task Force. If approved, the recommendation then goes forward to the Committee.

The three working groups now have several recommendations in various stages of readiness and will be reporting these to the Task Force. It is perhaps worth pointing out that with rapidly changing technology affecting both carriers and industry, with the concomitant relatively rapid increases in both dangerous commodities and their volumes, with the increases in train and car size and speed, a permanent Task Force to keep regulations and enforcement abreast of the needs of the times, present and future, is worth considering and is, in fact, one of the matters of which the Task Force will make recommendations.

With both intermodal and international transportation expanding from year to year, it is increasingly important, in order to avoid unnecessary delays in such movements, that whatever regulations the Commission may issue should be compatible not only with the regulations of other modes in Canada (motor vehicles, ships, aircraft) but also with those of other countries, particularly the U.S.A. This requirement, of course, adds considerably to the complexity of the task."

The Canadian Railway Labour Association submits that what happened as a result of the derailment at Mississauga, Ontario, of a train carrying dangerous and lethal commodities, was not a situation without precedent in Canada. Mississauga as a major disaster was predictable, based upon what the Canadian Transport Commission concluded as a result of public hearings held some ten years ago in 1970. The only questions unanswered in 1970, if strong affirmative regulatory action was not taken by the Railway Transport Committee, were simply when, where and how bad would the disaster be, when it occurred.

The Canadian Railway Labour Association in Ottawa, on September 15, 16, 1971, made the following submission to the Railway Transport Committee.

Railway Safety General Inquiry. The Canadian Railway Labour Association nearly ten years later, believes our contentions are valid, still.

Dangerous Commodities

Final Argument of the Canadian Railway Labour Association to the Railway Transport Committee Safety Inquiry, Ottawa, September

15-16, 1971, reads in part as follows:

" We are going to group the next two sections, Mr. Chairman, dealing with procedures followed by railway companies when accidents occur and the instructions given to train crews and wrecking crews respecting the transportation and handling of dangerous commodities. It is not our intention to delve into the evidence of these two items, as we have on other matters because we accept the invitation you extended at volume 21, page 2837, to nominate a representative to deal with officers of the RTC for the purpose of setting up cooperative machinery to deal with the formulation of rules and regulations covering the handling of dangerous commodities by rail.

It will be our intention to address ourselves to the problem at the appropriate time when the proposed Committee has been established and is working. In the meantime, we feel that it may be of some help to your efforts if we outline briefly the problems as we see them, in the situation without offering any detailed recommendations at this time.

(1) We see as the reason for the problem in this area the rapid increase in the varieties of dangerous commodities being shipped by rail.

(2) In handling this traffic the railway industry has failed to properly take into account the possible consequences when accidents occur involving many of these dangerous commodities.

(3) There are problems for railway employees in identifying a vast array of chemicals that are billed under chemical names in an effort to determine simply whether such chemicals are dangerous or not.

(4) There seems to be confusion as to whether the shipper or the railways are responsible to see to it dangerous commodities are properly placarded, identified and prepared for safe transit.

(5) The question of safe transit often involves car design which is left primarily to the car manufacturers rather than to those who might be held responsible for safe shipment.

(6) There are questions as to the responsibility of certain operating employees for the location of dangerous commodities in trains under the Railway Act and under the Uniform Code of Operating Rules.

(7) There is the problem of quickly identifying a dangerous shipment when the train is enroute and becomes involved in an accident. The waybills do not always include instructions for handling and are sometimes not in the possession of the conductor, who under the Uniform Code of Operating Rules has primary responsibility for the safety of trains.

(8) The advance train consist which is a list of all the cars in the train and which is available to supervisory employees while the train is enroute is not detailed enough to determine all dangerous loads in the consist or how they should be handled in the event of accident.

(9) There is no central bureau in Canada, such as the A. A. R. Bureau of Explosives, which previously was useful to Canadian Railways and even this operation is being phased out in Canada at the present time. In addition the service is only available to Canadian railways in Western Canada. In the Eastern part of the country the Railways rely on manufacturers of chemicals to provide them with the necessary information when chemical shipments are involved in an accident. The evidence, pages 2547 and 2548, indicates that the AAR representatives, Vancouver, are on duty five days per week only and are difficult to contact.

(10) The existing regulations regarding notice to train crews of dangerous commodities in their trains cover explosives only. These rules should be revised to include all dangerous commodities.

Having identified these problem areas, we would at this time throw out one suggestion for your Committee. It seems that the main problem when accidents do occur is the identifying of loads which are or could be dangerous and which may be involved in the accident itself.

The actual identifying of the cars involved in the accident is well looked after in the advance consists for as it was explained by railway witnesses, the conductor simply has to take the number of the car immediately before the derailed cars and of the car immediately in the rear of the derailed cars and those involved in the accident can then be determined from the advance consists.

The problem arises from the fact that many chemicals are unknown to train conductors and other railway personnel and indeed the evidence involving the accident on CNR at Port Hope, Ontario, showed quite clearly that it took an expert to know that the contents of one car in that accident may have been dangerous and was, in fact, dangerous to the town water supply. Fortunately, the expert was at hand quite by chance.

THE CHAIRMAN: May I ask a question, Mr. Walter?

MR. WALTER: Yes.

THE CHAIRMAN: You may not want to answer this right away. It may be that by the time we get to discussing this problem, there will be time enough. What do you think the attitude of your organizations would be in the light of the problem you have just been talking about, the difficulty of identifying these various substances, if a way could be found to develop what I might call a list of do's and don'ts? Take any given commodity, a procedure by which it could be, or it would show up either in the train manifest, or in some other fashion in the hands of the train conductor and a manual of some kind which would take him from that commodity to a fairly simplified explanation of, most importantly, what he ought not to do and perhaps some guidance as to what he ought to do. Sort of a first-aid approach from the standpoint of the train crews?

MR. WALTER: Well, Mr. Chairman, in our rather naive way not exactly being experts in what the railways can do with technology and what they can't do, we have a suggestion along those lines.

THE CHAIRMAN: Fine.

MR. WALTER: We don't know if it is practical or not but we thought we should place it before you in any event.

Our proposal for solving this problem involves the use of some advance technology which the railways are equipped to handle. We propose that a universal and standard code system be developed for all dangerous commodity shipments in Canada. A code number would then be placed opposite the shipment on the advance consist report so

that it might be processed by computer at a later date in the event of an accident.

The processing of a train consist involved in an accident would require that the railways, through a cooperative venture, maintain a computer at some central point in Canada with a memory bank listing all dangerous commodities coded in the manner shown on the advance consist report.

The central computer would also be programmed to include specific identification and special handling instructions for each dangerous commodity identified by a code.

These programmed instructions would be kept up-to-date as new commodities come onto the market and as new methods of handling are developed.

Immediately on receiving a report of a derailment of a train, a regional office of the railways would feed the consist, that is the advance consist report into the computer by means of telecommunications hook-up. This procedure could be carried out early in the chain of events whether there was need for the information or not.

Within a matter of minutes the central computer would return complete and detailed instructions regarding the handling of all dangerous commodities in that particular train.

We believe CP-CN Telecommunications has the technical capacity to accomplish this at the present time, and in fact, it should be less difficult to set up this system than that used by Air Canada in the major cities of North America for making air travel reservations.

Failing this, however, we are advised that Report No. 13 of the Science Council of Canada recommends the setting up of a trans-Canada computer communications network in which subscribers would be able to couple into a central computer for the purpose of storing and retrieving information in connection with their particular business. We understand that availability of this system will be on a 24-hour a day basis and that transmission to and from the central computer will be available through Bell Telephone, Trans-Canada Telephone or CP-CN Telecommunications.

I might suggest, Mr. Chairman, that if the railways would like to demonstrate some initiative in this suggestion, they might even find subscribers in every railway in North America."

On page 98, Final Argument of the Canadian Railway Labour

Association to the Railway Transport Committee Safety Inquiry, Ottawa,

September 15-16, 1971, the following is stated:

" Mr. Chairman, the evidence throughout, as we see it and as we have tried to relate it, points only in one direction: Greater safety regulations in the railway industry which brings us full circle to our opening statement that the railways have abdicated their responsibility in this regard.

In nearly every section of your Inquiry we have been unable to avoid the conclusion that more stringent regulations are needed or where regulations exist they are badly in need of revision. This applies both in the area of the company's rules and with respect to the RTC rules and regulations.

We have also endeavoured to point out that, as important as rules and regulations may be, they are only as good as the administration and policing of those rules and regulations.

In this connection, Mr. Chairman, we firmly believe that your Committee is in need of a far greater support staff. This is in no way a criticism of your staff and your organization. You will recall that our position is that the railways have been a self-policing industry and we believe that the need for a change in this regard is long past.

Assuming that our proposals or even some of our proposals are accepted, then we submit that your Committee will not be able to do an adequate job with your present-sized staff.

You will appreciate that we are hesitant in making a proposal for what may appear on the surface to be an attempt to build a larger bureaucracy. This is not the case, I assure you. I think we all recognize that something must be done and that something involves costs whichever way you look at it. It involves the seeking out and procuring of more people to do more things in the interests of safety.

Having said this, I believe we can now fall back on our primary functions as trade unionists and say that a responsible job well done deserves good wages and in this connection we will leave one more thought with you.

If the RTC is going to attract the kind of personnel it needs, then the government has to pay wages which are at least equal to those paid in the industry.

What we are saying is that we want more qualified inspectors but we do not want a horde of chicken inspectors. It simply does not hold that an inspector is an inspector is an inspector.

Railway officers, local union officers, our members, employees of the railway, who know their jobs and who could make a contribution, will not leave the railway industry for lower wages than they presently are paid. It is as simple as that.

We may be out of our jurisdiction in this matter for our unions do not represent federal civil servants, but we are certainly not out of our element. Furthermore, we are not complaining primarily about the level of federal wages as a general proposition. What we do say is there is something wrong in a system of classification where people who are required to do highly technical and skilled assignments in investigating railway accidents are classed as mere inspectors for pay purposes. Then we say something is wrong."

Bill C-25, An Act to Promote Public Safety in the Transportation of

Dangerous Goods. Our Association supports the purpose of the legislation which is an attempt to ensure the movement of dangerous commodities in Canada, in as safe a manner as possible. However, the Railway Act and the National Transportation Act of 1967, together, created powers to regulate and a body to enforce the regulations, upon the Canadian railways in all areas of safety including the movement of dangerous commodities. The solution to the problem is not the setting up of another structure, if proper regulations are not enacted and strictly enforced, nothing will change. Bill C-25 will achieve nothing

unless proper regulations are enacted, policed and enforced, the legislation as it stands does nothing to ensure the safe movement of dangerous commodities in Canada. The Canadian Railway Labour Association finds it extremely difficult to comment specifically on the Bill for the aforementioned reasons. The teeth in the legislation are concealed in the powers to regulate, concealed in Section 20. How sharp the teeth will be, is dependant upon decisions to be made some time in the future, by presumably the Minister of Transport through the Governor-in-Council. More importantly will be how the enforcement mechanisms are structured.

We will place before you some first blush comments on Bill C-25 for your consideration.

(1) Section 2 Interpretation

"Means of Transport"

Movement by rail is not specifically stated unless "a train" is covered by the word "vehicle" or the phrase "any other contrivance that is or may be used to carry persons or goods".

The Canadian Railway Association suggests that "train" be specifically included in this definition.

"Safety Standards"

This section includes "containers" but there is no mention of "rail cars".

The Canadian Railway Labour Association suggests that "rail cars" be specifically included in this definition.

(2) Section 4 Offences

The words "rail cars" should be included in all places with the word "container".

Note: If the intent of the word "container" includes "rail car" then the aforementioned insertions are not required.

(3) Section 19 (1) Inquiries

The Canadian Railway Labour Association believes that the

inquiries contemplated by this section should be "public inquiries" the word "public" should therefore be included.

Sub-section (4) Publication

The Canadian Railway Labour Association believes that all

reports should be made public by the Minister unless prohibited by other statutes, i.e. the Official Secrets Act or a future Freedom of Information Statute.

(4) Section 20 Regulations

The Canadian Railway Labour Association believes that regulations should be enacted to cover the following areas specific to the movement of dangerous commodities by rail.

- A - All schedule commodities transported by rail be recorded by computer as to identity, origin, destination, contact in case of accident, what actions to initiate in case of accidents; and what not to do in case of accidents.
- B - Procedures for the marshalling of cars and the consist of particular trains to ensure adequate separation of schedule class 1 to 4 commodities (flammable) from schedule class 5 to 9 commodities (other toxic and dangerous substances). To also ensure the integrity of the power units and the caboose, by adequate car spacing according to the volatility of material carried.
- C - Rigid standards particular to those rail cars used to carry schedule commodities, specific to the class of schedule commodity concerned.
- D - Trains carrying schedule commodities be given a complete standing inspection and necessary repairs completed at points every 500 miles or less by qualified carmen.
- E - That inspection procedures be established that all bad order

cars are returned to service only on the signature of a company officer and the release filed as a permanent record.

- F - Industrial spurs, branch lines and yard lines, upon which there are frequent passage of trains carrying schedule commodities be maintained and inspected to a superior level.

(5) Section 22 Disclosure of Information

The Canadian Railway Labour Association believes that Sub-section (4) privileged information as it is applicable to an inquiry under Section 19 is to restrictive. We suggest that an inquiry pursuant to Section 19 should make public all information relevant to the accident, including the information contemplated by Section 22. Our Association does not argue with the concept of privilege concerning the information supplied in all other circumstances outlined in Section 22.

The Canadian Railway Labour Association thanks the Committee for this opportunity to appear before you and give our views on this important legislation.



E. G. Abbot
Executive Secretary

APPENDICE «TRPT-4»

UNIVERSITÉ CARLETON
OTTAWA, CANADA

Le 4 juin 1980

Comité permanent des transports
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Mémoire sur le Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en
matière de transport de marchandises dangereuses.

Présenté par

Julius Lukasiewicz, professeur, Faculté de génie, Université Carleton, Ottawa

Le bill C-18 traite principalement de la gestion de règles relatives au transport des marchandises dangereuses. Il faut donc en déduire que les règles et normes de sécurité actuelles sont adéquates, pourvu qu'elles soient dûment appliquées. Un fait récent semble apporter un démenti à ce sujet et démontrer que la sécurité en matière de transport des marchandises dangereuses est sérieusement compromise par des normes qui sont souvent désuètes et tout à fait insuffisantes.

Cela ressort manifestement de l'étude ci-jointe sur la sécurité des chemins de fer, préparée à la suite du déraillement de Mississauga le 10 novembre 1979, et d'évaluations antérieures effectuées par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, dont l'étude ci-jointe s'est inspirée.

Par exemple, il semble que le train qui a déraillé à Mississauga était exploité conformément à la Loi qui permettait (i) le mélange dans le même train, des fourgons transportant du chlore et du propane, (ii) le

*"An Assessment of Canadian Railways' Safety", par J. Lukasiewicz, Université Carleton, Ottawa, 51 pages, janvier 1980

Department of Mechanical and Aeronautical Engineering
C.J. Mackenzie Building (613) 231-2715

classement du chlore dans la catégorie des "gas comprimés ininflammables" (une classe qui comprend par exemple, l'air comprimé), (iii) l'inclusion de fourgons équipés de coussinets d'essieu usés et désuets, à glissières ou sans garniture de métal antifriction, dans la composition d'un train qui transporte des marchandises extrêmement dangereuses. Les règlements actuels n'exercent pas un contrôle adéquat sur d'autres aspects de l'exploitation des chemins de fer, comme le contrôle de la circulation et les communications avec les trains, la charge maximum par essieu, l'entretien préventif minimum du matériel roulant, des rails, de la signalisation, etc.

A mon avis, le meilleur moyen d'assurer et d'accroître la sécurité en matière de transport des marchandises dangereuses au Canada est d'établir et d'appliquer de nouvelles normes qui tiennent compte des techniques et des pratiques d'exploitation modernes. Sans ces normes, les mesures juridiques et procédurales, comme celles que renferme le bill C-18, ne peuvent vraiment accroître la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

APPENDICE «TRPT-5»

LA COMMISSION DE CONTRÔLE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE
ET LE TRANSPORT DES MATIÈRES RADIOACTIVESMémoire au Comité permanent des Transports

La Commission de contrôle de l'énergie atomique régit, entre autres choses, le transport des matières radioactives, en vertu de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique, révisée en 1976 par un groupe d'étude composé de sous-ministres supérieurs dirigé par M. Maurice LeClair. Un projet de loi intitulé "Loi sur le contrôle et l'administration nucléaires" fut déposé à la Chambre à la fin de 1977, mais resta sur le feuillet.

La situation actuelle est la suivante: les contenants sont autorisés par la Commission de contrôle de l'énergie atomique tandis que le transport des matières radioactives est contrôlé par l'organisme de réglementation compétent pour chaque mode de transport, sauf que le transport routier relève de la Commission.

La sûreté de l'emballage pour le transport des matières radioactives fait l'objet de beaucoup plus d'attention que celle de la plupart des autres produits dangereux. Les normes d'emballage sont internationales. La Commission a des experts en radioprotection dans l'évaluation technique de la conception des contenants et dans la vérification de la qualité de construction des contenants. La Commission assure la conformité aux normes internationales des contenants utilisés pour transporter les matières radioactives et s'occupe également de la protection et de la sécurité physique de certaines matières radioactives stratégiques, contre le sabotage ou le vol.

Afin de maintenir des modalités de travail effectives et efficaces, la Commission et le ministère des Transports sont en train d'élaborer une convention relative au transport des matières radioactives. Ci-joint est une copie de la dernière ébauche de ce document. Le partage des responsabilités est fondamentalement le même que celui qui avait été envisagé dans le projet de loi de 1977 sur le contrôle et l'administration nucléaires.

PROTOCOLE D'ENTENTE INTERMINISTÉRIEL
SUR LE TRANSPORT DES MATIÈRES RADIOACTIVES

ATTENDU QUE le ministère des Transports est chargé de l'application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses,

ATTENDU QUE la Commission de contrôle de l'énergie atomique est chargée de l'application de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique,

ATTENDU QUE la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique autorisent l'élaboration de règlements relatifs au transport, à la manutention et à l'emballage de marchandises dangereuses, en particulier des substances prescrites, au sens de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique, qui sont radioactives ("matières radioactives"),

ATTENDU QUE la Loi sur le transport des marchandises dangereuses prévoit qu'advenant toute incompatibilité entre les dispositions de ladite loi et des règlements pris sous son empire et celles de toute autre loi ou tout autre règlement, les dispositions de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et celles de ses règlements prévaudront,

ATTENDU QU'il sera utile, à cause de la nature spéciale des matières radioactives et des dispositifs contenant de telles matières, que l'emballage à utiliser dans le cadre du transport de ces matières ou dispositifs ainsi que certains aspects de leur manutention préalable à ce transport soient régis par la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique, et que le transport lui-même soit assujetti à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses,

ATTENDU QU'il est reconnu comme indispensable qu'il y est une collaboration étroite entre le ministère des Transports et la Commission de contrôle de l'énergie atomique afin d'éviter les désaccords et d'assurer la concordance des règlements et des permis pris ou délivrés par ces deux organismes,

il est mutuellement compris et convenu

1. (1) que les règlements pris en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses doivent faire référence ou être conforme aux règlements pris aux permis délivrés en application de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique relativement à l'emballage et à la manutention préalable ou consécutive au transport, dans la mesure où ils touchent la protection contre les radiations.
- (2) que lorsque les règlements sur le transport des marchandises dangereuses font référence à ceux de la Commission de contrôle de l'énergie atomique établissant ainsi toute prescription, obligation ou offense au terme de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, des mesures d'application seront normalement prises en vertu de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique;
2. tout règlement établi sous l'empire de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique, relativement au transport des matières radioactives, doit être abrogé sauf dans le cas des obligations imposées aux transporteurs en matière de protection contre le sabotage ou le vol des matières en question,
3. que dans toutes les régions mentionnées dans les articles 1 et 2, aucune recommandation sur l'emballage, la manutention et le transport des matières radioactives ne doit être faite par le ministère des Transports ou la Commission de contrôle de

l'énergie atomique en vue d'établir, d'abroger ou de modifier les règlements sans que des consultations est eu lieu entre les parties,

4. que dans le cas d'un désaccord relatif aux règlements imposés l'une ou l'autre des parties peut soumettre la question à la Division de l'organisation gouvernementale du Bureau du Conseil privé ou à son successeur pour qu'une décision soit prise,
5. que dans le présent document, les références aux Lois puissent s'appliquer également à tous textes remplaçant celles-ci,
6. pour que tout soit clair et sans limiter la portée de ce qui précède, les pratiques qui résulteront du présent protocole d'entente sont décrites plus en détail dans l'annexe A, et
7. que le présent protocole entre en vigueur à la date de la proclamation de la totalité ou d'une partie de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Sous Ministre
Transports Canada

Président
Commission de contrôle de
l'énergie atomique

(date)

(date)

ANNEXE "A" DU PROTOCOLE D'ENTENTE INTERMINISTERIELAperçu du partage des attributions en
matières de transport de substances
radioactives prescrites en vertu des
règlements découlant de la Loi sur le
transport des marchandises dangereuses
et de la Loi sur le contrôle de
l'énergie atomiqueDans le présent aperçu

- "Inspecteur TMD" signifie un inspecteur nommé en vertu de la LTMD.
- "Inspecteur CCEA" signifie un inspecteur nommé en vertu des règlements de la CCEA.
- "CCEA" signifie la Commission de contrôle de l'énergie atomique.
- "TC" signifie Transports Canada ou autre organisme désigné par ce dernier.

A. <u>Attributions</u>	Organismes responsables (conseillés ou appuyés par les organismes impliqués entre parenthèses)*
1) La certification de l'emballage y compris:	
1.1 l'établissement de normes d'emballage;	CCEA (TC)
1.2 l'évaluation de la conception, de la construction et des essais;	CCEA
1.3 la délivrance d'un certificat d'emballage (aucun arrangement spécial);	CCEA
1.4 la délivrance d'un certificat d'arrangements spéciaux.	CCEA (appuyée par TC)

* Il se peut que les conseils ou l'appui de d'autres organismes soient nécessaires, mais cela dépasse le cadre du présent aperçu.

- 2) la préparation de l'emballage en vue de l'expédition avant le chargement dans le véhicule ou le moyen de transport; la manutention après le déchargement du véhicule ou moyen de transport au point de destination; le marquage et l'étiquetage de l'emballage. CCEA (TC)
- 3) La préparation en vue de l'expédition, à partir de l'emballage au point de chargement dans le véhicule ou moyen de transport; la situation du chargement; le transport jusqu'au point de déchargement ou de destination; le marquage et l'étiquetage du véhicule ou moyen de transport; la remise au transporteur des documents et indications nécessaires. TC (CCEA)
- 4) Établissement et la mise en vigueur de toute norme de transport applicable au transporteur, au véhicule ou autre moyen de transport. TC (CCEA)
- 5) La responsabilité nucléaire dans la mesure où la Loi sur la responsabilité nucléaire s'applique au transport de "substances nucléaires" tel que défini dans cette loi. CCEA
- 6) Tous les aspects des mesures de sécurité contre le sabotage ou le vol, pour tous les moyens de transport et toutes les étapes du transport, y compris le transport lui-même. CCEA (TC)
- 7) Les plans et préparatifs d'urgence (sauf en ce qui a trait aux aspects matériels et à la sécurité) en vue du transport et de l'entreposage connexe, sauf aux installations nucléaires reconnues par la CCEA:
 - 7.1 planification et préparation des mesures d'urgence; TC (CCEA)

- 7.2 exécution des mesures d'urgence nécessaires dans le cas d'un accident au cours du transport. TC (CCEA)
(comme l'indique en plan)

8) Les enquêtes sur les incidents et accidents (y compris l'application des lois précitées et les poursuites connexes):

- 8.1 durant le transport; TC
- 8.2 avant le chargement ou après le déchargement au point de destination; CCEA

9) Importation, c'est-à-dire:

- 9.1 les aspects relatifs à l'emballage et au transport; Comme dans le cas des paragraphes 1 à 8 qui précèdent
- 9.2 le reçu portant sur 15 jours; TC (CCEA)
- 9.3 le permis d'importation. CCEA (TC)

- 10) Détermination des quantités ou concentration minimums aux termes de l'alinéa 3(3) a) de la LTMD TC (CCEA)

B. Conséquences

1. L'organisme responsable prendra l'initiative chaque fois qu'il faudra transiger avec le public, avec d'autres autorités fédérales et provinciales, des autorités de pays étrangers et des organisations internationales.
2. L'organisme responsable sera avant tout chargé des inspections qui relèvent de sa compétence, et l'organisme d'appui devra pouvoir prêter son concours comme convenu. Par exemple, après avoir reçu la formation appropriée, un inspecteur TMD pourrait agir comme inspecteur CCEA en ce qui a trait aux arrangements relatifs à la sécurité de la marchandise transportée, tout en procédant à l'inspection du chargement pour des raisons d'hygiène et de protection du public (et l'inverse).
3. La CCEA octroie des permis en vue de l'importation et de l'exportation de substances prescrites. Pour ce qui est de l'importation de certains genres ou certaines quantités de substances prescrites radioactives, il faudrait tenir compte de la reconnaissance par TC du permis d'importation de la CCEA qui confirme que TC a pris des arrangements appropriés dans les domaines qui relèvent de sa compétence.

APPENDICE «TRPT-6»

MÉMOIRE

à l'attention du

Comité parlementaire permanent des transports

relatif au bill C-18

Loi visant à accroître la sécurité publique
en matière de transport des marchandises dangereuses

présenté par

L'ASSOCIATION DES SYNDICATS DE CHEMINOTS CANADIENS

Aux membres du Comité des transports:

L'Association des syndicats de cheminots canadiens est un organisme qui regroupe 16 syndicats de cheminots représentant eux-mêmes plus de 90 000 cheminots canadiens.

Voilà plusieurs années que notre association est vivement préoccupée par le niveau de sécurité insuffisant des transports canadiens par chemin de fer, notamment lors de transports de substances dangereuses. Au début des années 70, et à la suite d'un nombre impressionnant de déraillements catastrophiques, le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, a demandé une enquête publique approfondie sur les conditions de sécurité des chemins de fer canadiens. Dans ce mémoire, notre association se propose d'examiner les résultats de cette enquête relatifs à la sécurité, en matière de transport de marchandises dangereuses.

Depuis peut-être un peu plus de dix ans, nos moyens de transport sont menacés par une situation de fait, résultant du transport des centaines de produits chimiques mortels, à l'état pur ou sous forme de composés. C'est ainsi que le rail, la route ou à un moindre degré la voie aérienne, transportent à travers les villes du Canada, petites ou grandes, des produits chimiques en vrac, du gaz naturel liquide, du pétrole, etc., sans que soient contrôlés d'aucune façon, les méthodes et les procédés visant à assurer la sécurité des employés, ou de la population canadienne.

L'Association des syndicats de cheminots canadiens renvoie donc le Comité au rapport d'enquête sur la sécurité ferroviaire datant du 19 avril 1972. Dans le deuxième paragraphe de l'introduction de ce rapport, on peut lire:

"Entre 1967 et 1970, le Comité des transports par chemin de fer avait observé avec une appréhension grandissante l'augmentation relativement faible, mais constante, du nombre des accidents graves qui se produisaient sur les voies ferrées canadiennes. Ce qui lui causait aussi certaines craintes, c'est qu'il constatait qu'aujourd'hui, les trains étant plus lourds que par le passé, la gravité des accidents ferroviaires s'en trouve accrue d'autant. Un autre fait n'était pas sans lui causer beaucoup d'inquiétude: c'était la présence de plus en plus fréquente dans des accidents ferroviaires, de wagons transportant une grande variété de marchandises dangereuses dont le déchargement ou la chute accidentels pourrait causer des dangers graves non seulement pour les employés de chemin de fer mais aussi pour la vie et les biens du public aux alentours.

Le 18 janvier 1971, a été ouverte à Ottawa (Ontario) l'enquête générale; elle s'est déroulée au cours de 46 réunions, où ont comparu 75 témoins.

Nous allons donc rappeler les commentaires que nous avait suggérés l'enquête générale de 1970, et plus particulièrement ceux qui portaient sur les situations dangereuses qui sont toujours valables aujourd'hui, à dix ans d'intervalle.

Marchandises dangereuses

A la page 18 du rapport initial du Comité des transports par chemin de fer, consécutif à l'enquête sur la sécurité ferroviaire du 19 avril 1972, le Comité conclut:

L'audience publique tenue au sujet du déraillement de Port Hope a permis de faire une enquête serrée sur la manutention, par la compagnie de chemin de fer, d'un wagon-citerne chargé d'un herbicide particulièrement toxique. Lorsque cette audience, qui portait sur un seul accident se transforma, comme ce fut le cas, en audience portant sur la sécurité ferroviaire en général, tous les aspects des lignes de conduite, méthodes et règles des chemins de fer relatives au transport des marchandises dangereuses devinrent des sujets d'étude.

Entre l'audience de Port Hope et l'enquête plus étendue qui a suivi, et pendant et depuis cette dernière, l'intérêt porté par la commission d'enquête à ce genre d'accident s'est trouvé encore accru par la survenance d'autres déraillements:

- 1) le déraillement de quarante-cinq wagons chargés d'acide sulfurique, dont treize tombèrent dans la rivière Pickering (Ontario) causant ainsi une pollution grave et mettant en danger la faune aquatique de cette rivière.
- 2) A Waldron (Saskatchewan) un déraillement de wagons de gaz propane liquéfié, de wagons de soufre liquide et des wagons de mazout et d'huile de graissage aurait pu causer, si ces wagons avaient pris feu (comme ils l'auraient fait dans des

circonstances semblables dans neuf cas sur dix), la dévastation d'une étendue de deux acres.

- 3) Dans un autre déraillement, à Bowden, (Alberta) deux employés de train qui venaient de sauter sains et saufs de la locomotive d'avant furent engloutis dans un jet de flammes provenant d'un wagon-citerne qui faisait explosion.
- 4) A Vinsulla, (Colombie-Britannique) cinquante-six wagons, dont la plupart étaient du type découverts et chargés de soufre, sortirent des rails. Six de ces wagons étaient des wagons-citernes chargés de gaz propane liquéfié. Certains de ces derniers prirent feu et brûlèrent ou firent explosion et mirent le feu au soufre. Les explosions se continuèrent pendant plusieurs heures et les incendies pendant plusieurs jours. On estime les dommages aux biens à deux millions et demi ou trois millions de dollars. Si ce déraillement s'était produit dans un endroit peuplé ou à proximité d'un tel endroit, les conséquences en auraient été probablement beaucoup plus graves, sans compter la possibilité d'accidents personnels, dans le cas où des personnes se seraient trouvées assez près du chemin de fer.

Ces accidents soulevèrent, pour l'enquête, certaines questions d'un caractère urgent et critique. Etant donné que les marchandises dangereuses créaient de tels dangers d'accident, l'organisme chargé de réglementer le transport au Canada se trouvait-il en présence d'une

nouvelle dimension dans la destruction et dans l'importance des accidents personnels? Il semble certain que la réponse à cette question soit oui. S'il en est ainsi, quelles seraient les causes de cette situation, si ce n'est, évidemment que la technique industrielle moderne produit de plus grandes quantités de matières dangereuses ayant, par tonne et par wagon, un pouvoir de destruction plus grand que jamais auparavant? Par exemple, les nouveautés techniques dans le domaine ferroviaire augmentent-elles les risques? Les méthodes et les pratiques suivies par les compagnies de chemin de fer relativement aux marchandises dangereuses répondent-elles aux risques accrus d'accident alors que plusieurs d'entre elles sont vieilles de vingt ou trente ans, et tout insuffisantes qu'elles sont, sont-elles au moins observées par le personnel convenablement et avec assez de rigueur? Se fait-il suffisamment de recherche sur les causes et la prévention de ces destructions?

Durant toute l'enquête, ces questions et beaucoup d'autres sont constamment revenues. Cependant, à mesure que l'enquête avançait, la commission se convainquait de plus en plus qu'il fallait rassembler des renseignements plus détaillés que ceux provenant d'une enquête publique et qu'il faudrait agir immédiatement et se mettre à l'oeuvre dès la fin des audiences publiques.

C'est l'Association des syndicats ferroviaires du Canada qui a proposé, les derniers jours des audiences publiques, la formation d'un groupe spécial mixte pour l'étude du transport des marchandises

dangereuses par chemin de fer. Immédiatement, les chemins de fer appuyèrent avec enthousiasme cette proposition, qui fut acceptée. Dès lors, le Comité des transports par chemin de fer s'occupa d'y donner suite.

Ce groupe spécial se compose de représentants du Comité des transports par chemin de fer, du National-Canadien, de CP Rail et de l'Association des syndicats ferroviaires du Canada. Son mandat est simple: en principe, examiner les dangers d'accident inhérents au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et donner au Comité des transports par chemin de fer son avis sur les mesures à prendre pour obtenir le plus haut niveau possible de sécurité qui soit compatible avec la rentabilité de l'exploitation et l'acheminement rapide des marchandises.

Afin que soit étendu le champ d'étude fondamental du groupe spécial, un groupe d'experts a été formé. Ce groupe comprend certains des meilleurs spécialistes de l'industrie, en particulier des produits chimiques, des gaz et du pétrole; il comprend également des représentants d'autres organismes du gouvernement, comme ceux qui s'occupent des forces armées, de l'énergie atomique, des explosifs, des ports nationaux; des représentants d'autres modes de transport, comme le transport par véhicule à moteur, le transport par air, le transport par eau; des expéditeurs de marchandises dangereuses; des personnes intéressées à l'hygiène, à la protection contre les incendies, à l'environnement, à la sécurité; le tout comprenant quelque 35 spécialistes qui conseillent le groupe spécial de temps à autre, selon les besoins.

Le programme du groupe spécial comprend, au sens large, un éventail de questions du genre de celles qui ont déjà été mentionnées. Ces questions sont groupées par sujets principaux comme l'exploitation des trains, la révision des règlements, la signalisation et l'analyse des accidents, l'application des règlements. Un sous-groupe est établi pour le traitement de chaque sujet. Trois de ces sous-groupes existent déjà. Un quatrième est en voie de formation. Chaque sous-groupe donne son avis au groupe spécial. Lorsqu'un avis est accepté, il est transmis au Comité des transports par chemin de fer.

Les trois sous-groupes déjà formés ont actuellement plusieurs avis, plus ou moins prêts à présenter, qui seront bientôt transmis au groupe spécial. Devant les changements rapides dont la technique est l'objet et qui touchent et les transporteurs et l'industrie, devant l'augmentation concomitante et relativement rapide du nombre et du volume des marchandises dangereuses et devant l'augmentation de la vitesse des trains, du nombre de wagons qui les composent et de la capacité de ces wagons, ne serait-il pas opportun de créer un groupe spécial permanent qui aurait pour fonction de veiller à ce que les règlements et leur application répondent aux besoins actuels et futurs. De fait, il s'agit de l'une des questions au sujet desquelles le groupe spécial donnera son avis.

Il est également à propos de mentionner que, devant l'expansion d'une année à l'autre, du transport intermodal (par plus d'un mode au cours du même acheminement) et du transport international, il est de plus en plus important, afin d'éviter les retards inutiles,

que tout règlement du Comité des transports par chemin de fer soit compatible non seulement avec les règlements des autres moyens de transport du Canada (véhicules à moteur, navires, aéronefs) mais aussi avec ceux des autres pays, en particulier, des États-Unis. Evidemment, cette nécessité augmente considérablement la complexité de la tâche.

L'Association des syndicats de cheminots canadiens rappelle que le déraillement à Mississauga (Ontario), d'un train transportant des substances dangereuses et mortelles, n'est pas un fait sans précédent au Canada. Si l'on se reporte aux conclusions de la Commission canadienne des transports, après les audiences de l'année 1970, on s'aperçoit que le désastre de Mississauga était chose prévisible. En fait, et à moins d'une intervention décisive, au niveau réglementaire, sur avis du Comité des transports par chemin de fer, les seules questions auxquelles on ne pouvait répondre en 1970 étaient les questions du moment, du lieu et des circonstances des désastres.

Les 15 et 16 septembre 1971, l'Association des syndicats de cheminots canadiens a présenté le mémoire suivant à ce Comité, présentant ses commentaires à l'enquête sur la sécurité ferroviaire. L'Association, dix ans plus tard, persiste à croire que ceux-ci restent valables.

Les marchandises dangereuses

Voici la dernière intervention de l'Association des syndicats cheminots canadiens, lors de l'Enquête sur la sécurité ferroviaire du Comité des transports par chemin de fer, qui s'est tenue à Ottawa les 15 et 16 septembre 1971:

"Nous allons regrouper les deux sections suivantes,
monsieur le président, qui traitent des procédures appliquées

par les sociétés de chemin de fer en cas d'accident et des instructions qui sont données aux équipes de cheminots et de démolisseurs pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses. Nous n'avons pas l'intention de vous exposer les faits en détail comme nous l'avons fait dans d'autres cas, car nous acceptons l'invitation que vous nous avez faite au volume 21, page 2837, de nommer un représentant qui s'entendrait avec les fonctionnaires du CTCF pour mettre sur pied un appareil administratif, avec la collaboration duquel il énoncerait des règles et règlements en matière de manutention des marchandises dangereuses transportées par chemin de fer.

Nous avons cependant l'intention d'aborder ce problème en temps opportun, lorsque le Comité proposé aura été formé et se sera mis au travail. Entre temps, nous pensons vous rendre service en vous exposant brièvement les problèmes, comme nous les voyons sur place, sans formuler de recommandations précises, pour l'instant.

(1) A notre avis, les problèmes dans ce secteur, proviennent de la très grande variété de marchandises dangereuses qui sont maintenant expédiées par chemin de fer.

(2) Dans la manutention des marchandises dangereuses, les chemins de fer n'ont pas tenu suffisamment compte de ce qui pourrait se produire dans le cas d'accident impliquant un grand nombre de ces marchandises.

(3) Les cheminots ont de la difficulté à repérer une foule de substances qui sont consignés sous des noms de produits chimiques et il n'est donc pas facile de savoir si ces substances sont dangereuses ou non.

(4) On ne semble pas savoir exactement si c'est à l'expéditeur ou au chemin de fer qu'il revient d'étiqueter et d'identifier les marchandises dangereuses et de les emballer pour qu'elles soient transportées sans danger.

(5) La sécurité dans le domaine du transport dépend plutôt de la conception de la voiture, c'est-à-dire des fabricants de voitures, que des personnes chargées de la sécurité de la cargaison.

(6) Les questions relatives à la responsabilité de certains employés d'exploitation chargés de mettre en place les marchandises dangereuses dans les trains en vertu de la Loi sur les chemins de fer et du Règlement unifié d'exploitation.

(7) L'identification rapide d'une cargaison de marchandises dangereuses lorsque le train est en marche et est impliqué dans un accident. Les feuilles de route ne comprennent pas toujours les instructions relatives à la manutention et ne sont pas toujours confiées au chef de train, qui, en vertu du Règlement unifié d'exploitation, est le principal responsable de la sécurité des convois.

(8) Le tableau ferroviaire préalablement établi, qui est une liste de tous les wagons faisant partie du convoi et que détiennent

les employés chargés de la surveillance, n'est pas assez précis pour inclure toutes les marchandises dangereuses ou indiquer comment procéder en cas d'accident.

(9) Il n'existe pas de bureau central au Canada, tel que le A.A.R.

Bureau of Explosives, autrefois très utile aux chemins de fer

canadiens; cette opération est même en train d'être éliminée au Canada.

Dans l'Est du pays, les chemins de fer doivent compter sur les fabricants de produits chimiques pour les informer lorsque des cargaisons de produits chimiques sont impliquées dans un accident ferroviaires. Les témoignages qui apparaissent aux pages 2547 et 2548 indiquent que les représentants de ce bureau ne travaillent que cinq jours par semaine et qu'ils sont difficiles à rejoindre.

(10) Les règlements en vigueur selon lesquels les employés de chemin de fer doivent être avisés de l'existence dans leurs convois ne s'appliquent qu'aux explosifs. Ces règlements devraient être modifiés pour inclure toutes les marchandises dangereuses.

Après, avoir cerné ces questions difficiles, nous aimerions faire une suggestion à votre Comité. Il semble qu'en cas d'accident, le principal problème est l'identification des marchandises qui sont ou pourraient être dangereuses et qui pourraient être impliquées dans l'accident lui-même.

L'identification des wagons en cause dans l'accident est prise en considération dans la liste du convoi relative à la composition et à la disposition des wagons, car comme l'ont expliqué les témoins des chemins de fer, le chef de train n'a qu'à prendre le numéro du wagon placé immédiatement

avant les wagons déraillés et le numéro du wagon immédiatement à l'arrière de wagons accidentés et le numéro donc les wagons accidentés peuvent être déterminés par rapport à la liste du convoi déposé à l'avance.

La difficulté provient du fait que le chef de train, ainsi que d'autres agents des chemins de fer, ne connaissent pas le nom de produits chimiques qu'ils transportent et comme l'indiquent très clairement les témoignages au sujet d'un accident survenu à la compagnie CN à Port Hope (Ontario), il a fallu s'en remettre à un spécialiste pour connaître le contenu d'un wagon accidenté; au demeurant ce contenu aurait pu être dangereux, et l'était de fait pour l'approvisionnement en eau potable de la ville. Fort heureusement, on a pu trouver ce spécialiste.

LE PRESIDENT: Puis-je poser une question, M. Walter?

M. WALTER: Oui.

LE PRESIDENT: Vous ne tenez peut-être pas à répondre tout de suite. Il se peut que d'ici que nous discussions de cette question, nous aurons suffisamment de temps. Qu'elle attitude, à votre avis, votre organisation adopterait-elle face aux difficultés dont vous venez juste de parler, à savoir la difficulté d'identifier les différentes substances chimiques transportées et, si l'on pouvait trouver un moyen de mettre au point, ce que j'appellerais, une liste des choses à faire et à ne pas faire? Prenez n'importe quelle marchandise, elle serait soumise à certaines mesures, entre autres à l'obligation d'être répertoriée dans le "Connaissance" ferroviaire, ou d'une autre façon, peu importe, il faudrait que le responsable du convoi en ait connaissance et qu'en plus on rédige une espèce de manuel à son intention donnant le nom des marchandises transportées avec une petite explication simple, mais plus important

encore des conseils lui disant quoi faire ou ne pas faire et peut-être destinés à l'orienter dans les mesures qu'il devrait prendre. En quelque sorte, un manuel d'urgence à l'intention des équipes?

M. WALTER: Eh bien, monsieur le président, profanes comme nous sommes et n'étant pas au courant de ce que les chemins de fer peuvent faire ou ne pas faire avec les moyens technologiques dont ils disposent, nous voudrions proposer quelque chose un peu dans ce sens là.

LE PRESIDENT: Parfait.

M. WALTER: Maintenant, que cela soit faisable ou non, nous ne le savons pas mais à tout le moins nous croyons bon de vous en faire part.

Pour trouver la solution à ce problème nous préconisons de recourir à des moyens technologiques de pointe que les chemins de fer ont les moyens d'utiliser. Nous proposons l'utilisation d'un système de codage général normalisé qui serait établi pour tous les convois de marchandises dangereuses au Canada. Un numéro de code serait inscrit en regard du convoi sur le rapport déposé à l'avance, de sorte que plus tard, en cas d'accident, on pourrait traiter ces données par ordinateur.

Le traitement de la composition d'un train impliqué dans un accident exigerait que les chemins de fer tiennent, par l'entremise d'une coopérative, un ordinateur en quelque point central du Canada, lequel aurait en mémoire la liste de toutes les marchandises dangereuses codées de la façon indiquée dans le rapport sur la composition déposé à l'avance.

L'ordinateur central aurait en mémoire des directives sur l'identification et la manutention de chaque marchandise dangereuse désignée par code.

Ces directives seraient tenues à jour, pour rendre compte de l'entrée sur le marché de nouvelles marchandises, et de l'élaboration de nouvelles méthodes de manutention.

Dès qu'il apprendrait qu'un train a déraillé, un bureau régional des chemins de fer donnerait à l'ordinateur, par un réseau de télécommunications, le rapport sur la composition déposé à l'avance. Cette opération pourrait effectuée toutefois être, avant même qu'on ait besoin des informations.

En quelques minutes, l'ordinateur central fournirait des directives complètes et détaillées sur la manutention de toutes les marchandises dangereuses contenues dans ce train particulier.

A notre avis, le CP-CN télécommunications a actuellement la possibilité technique de réaliser ce projet, et il serait, en fait, moins difficile de mettre sur pied ce système que celui qu'Air Canada utilise pour ses réservations, dans les grandes villes d'Amérique du Nord.

Sinon, le rapport N°13 du Conseil des sciences du Canada recommande l'établissement d'un réseau informatique de communications trans-canadien, qui permettrait à ses membres d'utiliser un ordinateur central pour fins d'entreposage et d'extraction d'informations sur l'activité particulière de chacun. D'après ce que nous croyons comprendre, ce système fonctionnera vingt-quatre heures sur vingt-quatre, et la transmission des données, de

l'utilisateur à l'ordinateur central, et vice versa, pourrait être faite par Bell Canada, le réseau téléphonique trans canadien et CB-CN Télécommunications.

Monsieur le président, je prétends que si les chemins de fer faisaient preuve d'initiative dans cette veine, ils avaient imités par tous les chemins de fer en Amérique du Nord.

On trouve à la page 98, un extrait au dernier argument de l'Association des cheminots du Canada présenté lors de l'enquête sur la sécurité ferroviaire, tenue par le Comité des transports à Ottawa les 15 et 16 septembre 1971 et qui se lit comme suit:

"Monsieur le président, les témoignages tels que présentés et enregistrés n'ont qu'un seul et même but: la nécessité reprend d'élaborer des règlements en vue d'en arriver à une plus grande sécurité ferroviaire, ce qui reprend la déclaration préliminaire selon laquelle les chemins de fer n'ont pas assumé leurs responsabilités à cet égard.

Dans presque tous les volets de votre enquête, nous en sommes toujours arrivés à la conclusion qu'il faut des règlements plus sévères et, s'ils existent déjà, qu'il importe de les réviser. Ces conclusions valent à la fois pour les règlements de la société et pour les règles et les règlements de l'enquête sur la sécurité ferroviaire.

Par ailleurs, si importants que les règlements et les règles puissent être, ils ne sont pertinents que dans la mesure où on les administre ou on les applique de façon pertinente. A cet égard, Monsieur le président, nous croyons fermement que votre Comité a grand besoin d'un personnel de soutien plus nombreux. N'y voyez ici aucune critique à l'égard de votre personnel ou de votre organisation. Vous vous souviendrez de notre position selon laquelle les chemins de fer appliquaient eux-mêmes leurs règlements et nous croyons qu'un changement de la situation s'impose depuis longtemps.

En supposant que certaines ou toutes nos propositions soient acceptées, nous jugeons que votre Comité ne serait pas en mesure d'obtenir des résultats valables avec un personnel actuel aussi restreint.

Vous comprendrez notre hésitation à proposer ce qui peut sembler à première vue être une tentative de grossir la bureaucratie. Ce n'est pas le cas, je vous en assure. Nous reconnaissons tous qu'il faut prendre des mesures, que ces dernières entraînent nécessairement des coûts, d'une façon ou d'une autre. Il faut affecter un plus grand nombre de personnes à un plus grand nombre de tâches: il y va de la sécurité.

Ceci dit, je crois que nous pouvons revenir à nos fonctions premières de syndicalistes et affirmer qu'un travail bien fait mérite une bonne rémunération et, à cet égard, nous vous laissons sur une autre pensée.

Si le Comité des transports par chemin de fer veut obtenir les services du personnel dont il a besoin,

le gouvernement doit offrir des salaires au moins équivalant ceux de l'industrie.

Nous disons que nous voulons plus d'inspecteurs compétents et non une horde d'inspecteurs de tous genres. Il y a des distinctions à faire entre les inspecteurs.

Les agents de chemin de fer, les représentants syndicaux locaux, nos membres, les employés de chemin de fer qui connaissent tous leur travail et qui pourraient prêter leur concours, ne quitteront pas l'industrie ferroviaire pour des salaires inférieurs à ce qu'ils touchent présentement. C'est aussi simple que cela.

Nous débordons peut-être notre champ de compétence dans cette affaire, car nos syndicats ne représentent pas les fonctionnaires fédéraux, mais nous sommes toujours dans notre élément. De plus, notre plainte ne porte pas principalement sur la proposition générale relative aux échelles salariales fédérales. Nous disons simplement qu'il y a quelque chose qui ne va pas dans un système de classification qui, aux fins de la rémunération, range dans la catégorie des simples inspecteurs des personnes tenues d'effectuer des enquêtes hautement techniques et spécialisées sur des accidents ferroviaires. Il y a sûrement quelque chose qui ne va pas."

Quant au Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, notre association applaudit à l'objectif de la loi qui est d'assurer le maximum de sécurité dans le transport de marchandises dangereuses au Canada.

chemins

Cependant, la Loi sur les/de fer et la Loi nationale de 1967 sur les transports établissaient, ensemble, les pouvoirs de réglementation et instituaient un organisme d'application des règlements en ce qui a trait aux chemins de fer canadiens dans tous les domaines de la sécurité, y compris le transport de marchandises dangereuses. La solution du problème ne réside pas dans l'élaboration d'une autre structure, car rien ne changera, sans la mise en oeuvre de règlements appropriés et leur application rigoureuse. Le Bill C-25 n'aboutira à rien sans l'établissement de règlements appropriés dont on surveillera de près l'application. La présente loi ne fait rien pour assurer la sécurité du transport de marchandises dangereuses au Canada. L'Association des syndicats de chemins canadiens trouve qu'il lui est extrêmement difficile de commenter précisément le projet de loi pour les raisons exposées ci-dessus. L'efficacité de la loi tient aux pouvoirs de réglementation prévus à l'article 20. La mesure dans laquelle la loi sera efficace reposera sur les décisions que prendra présumément le ministre des Transports, par l'intermédiaire du Gouverneur en conseil. Plus importante encore sera la façon dont seront structurés les mécanismes d'application de la loi.

Nous allons vous soumettre certaines observations préliminaires sur le Bill C-25.

(1) Article 2 - Définitions

"Moyen de transport"

Le transport par chemin de fer n'est pas mentionné précisément, à moins que le mot "engin" n'englobe la notion de "train", ou qu'il en soit ainsi de l'expression "tout engin utilisé ou utilisable

pour le transport des personnes ou des marchandises".

L'Association des cheminots canadiens recommande que le mot "train" soit compris explicitement dans la définition.

"Normes de sécurité"

Il est question de "conteneurs" mais on ne mentionne pas les wagons.

L'Association des syndicats de cheminots canadiens recommande que le mot "wagon" soit mentionné explicitement dans cette définition.

(2) Article 4 - Infractions

Le mot "wagon" devrait être ajouté chaque fois que paraît le mot "conteneur".

Note: Si l'acceptation du mot "conteneur" comprend les wagons, alors les ajouts susmentionnés ne sont pas nécessaires.

(3) Paragraphe 19(1) - Enquêtes

L'Association des syndicats de cheminots canadiens estime que les enquêtes prévues à cet article devraient être des "enquêtes publiques" et qu'il conviendrait par conséquent d'ajouter l'adjectif "publique".

Paragraphe (4) - Publication

L'Association des syndicats de cheminots canadiens estime que tout rapport devrait être rendu public

par le Ministre, à moins d'une interdiction en vertu d'autres lois, comme la Loi sur les secrets officiels ou la future Loi sur la liberté d'information.

(4) Article 20 - Règlements

L'Association des syndicats de cheminots canadiens estime que des règlements portant sur le transport des marchandises dangereuses par rail, particulièrement dans les domaines suivants, devraient être adoptés:

- A - Que toutes les marchandises énoncées à l'annexe qui sont transportées par chemin de fer soient enregistrées par ordinateur en indiquant la nature du produit, l'origine, la destination, la personne qu'il faut aviser en cas d'accident, le genre de mesures à prendre et le genre de mesures à éviter en cas d'accident.
- B - Que des méthodes soient adoptées pour le classement des wagons et la composition de trains particuliers pour assurer une séparation adéquate entre les marchandises des catégories 1 à 4 de l'annexe (marchandises inflammables) et celles des catégories 5 à 9 (autres substances toxiques et dangereuses). En vue d'assurer également l'intégrité des locomotives et du fourgon, en espaçant suffisamment les wagons selon compte de la volatilité des marchandises transportées.
- C - Que des normes strictes soient adoptées à l'égard des wagons utilisés pour le transport des marchandises mentionnées à l'annexe, selon la catégorie de la marchandise.
- D - Que les trains qui transportent des marchandises mentionnées à l'annexe fassent l'objet d'une inspection approfondie et que les réparations

- nécessaires soient effectuées à des intervalles de 500 milles au moins par des mécaniciens compétents.
- E - Que des procédés d'inspection soient élaborés de manière à ce que tous les wagons qui sont en mauvais état de fonctionnement ne soient remis en service qu'après obtention de la signature d'un agent de la compagnie et que la décharge soit versée à un dossier permanent.
- F - Que les embranchements et voies de garage industriels utilisés fréquemment par des trains transportant des marchandises énumérées à l'annexe soient entretenus à un échelon élevé, et inspectés régulièrement.

(5) Article 22 - Communication des renseignements

L'Association des syndicats de cheminots canadiens estime que le paragraphe (4) sur le caractère confidentiel des renseignements en ce qui a trait à une enquête visée par l'article 19 est beaucoup trop restrictif. Nous recommandons qu'une enquête aux termes de l'article 19 rende public tout renseignement relatif à un accident, y compris les renseignements visés à l'article 22. Notre Association ne remet pas en question la notion du caractère confidentiel des renseignements fournis dans toutes les autres circonstances décrites à l'article 22.

L'Association des syndicats de cheminots canadiens remercie le Comité de l'avoir invitée à comparaître et à exposer ses vues sur ce projet de loi de la plus haute importance.

Le secrétaire exécutif,
E. G. Abbot.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.

Professor Julius Lukasiewicz, Faculty of Engineering,
Carleton University, Ottawa.

At 11:00 a.m.

From the Atomic Energy Control Board:

Mr. J. W. Beare, Director, Safeguards and Nuclear Materials Branch.

Mr. George Jack, Manager, Radioisotope Division.

At 3:15 p.m.

From The Canadian Railway Labour Association

Mr. E. G. Abbot, Executive Secretary,

Mr. John Adair, Vice-President, Brotherhood of Locomotive Engineers.

Mr. D. V. McDuffe, Canadian Legislative Representative, United Transportation Union.

Mr. Paul Raymond, Vice-President, Brotherhood of Railway Carmen.

Mr. John E. Platt, Vice-President, Brotherhood of Railroad Signalmen.

At 8:00 p.m.:

From the Federation of Canadian Municipalities:

His Worship Dennis Flynn, President, Mayor of Etobicoke, Ontario.

His Worship Daniel Brownlow, Second Vice-President, Mayor of Dartmouth, Nova Scotia.

A 9 h 30

Professeur Julius Luckasiewicz, Faculté de génie, Université Carleton, Ottawa.

A 11 heures

De la Commission de contrôle de l'énergie atomique:

M. J. W. Beare, Directeur, Direction des garanties et matières nucléaires.

M. George Jack, Directeur, Division des radioisotopes.

A 15 h 15

De l'Association des syndicats des cheminots canadiens:

M. E. G. Abbot, Secrétaire exécutif.

M. John Adair, vice-président, Fraternité des mécaniciens de locomotive.

M. D. V. McDuffe, Représentant législatif canadien, Travailleurs unis des transports.

M. Paul Raymond, vice-président, Fraternité des wagonniers de chemins de fer.

M. John E. Platt, Fraternité des signaleurs de chemins de fer.

A 20 heures

De la Fédération canadienne des municipalités:

Son Honneur Dennis Flynn, Président, Maire d'Etobicoke, Ontario.

Son Honneur Daniel Brownlow, Deuxième vice-président, Maire de Dartmouth, Nouvelle-Écosse.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Friday, June 27, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le vendredi 27 juin 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods

CONCERNANT:

Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses

WITNESSES:

(See back cover)

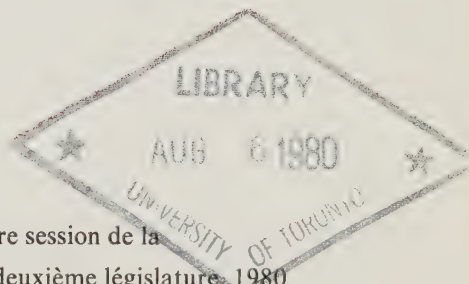
TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Deniger
Ellis

Fisher
Mackasey
Mayer
McCuish
McDermid

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

McKenzie
McRae
Parker
Penner

Reid (*St. Catharines*)
Roy
Towers
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, JUNE 27, 1980
(12)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:43 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Mayer, McDermid, Penner, Reid (*St. Catharines*) and Turner.

Witnesses: From the Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment: Mr. A. D. Hoskins, President; Mr. D. E. Toye, Chairman, Legal Services Committee.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Hoskins made a statement.

Mr. Toye read the submission.

The witnesses answered questions.

At 11:03 o'clock a.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, July 3, 1980.

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 27 JUIN 1980
(12)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 43, sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Mayer, McDermid, Penner, Reid (*St. Catharines*) et Turner.

Témoins: De l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien: M. A. D. Hoskins, président; M. D. E. Toye, président, Comité des services juridiques.

Le Comité reprend l'étude du bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Hoskins fait une déclaration.

M. Toye fait lecture du mémoire.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 03, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 3 juillet 1980, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Friday, June 27, 1980

• 0941

[Text]

The Chairman: Order, please. This morning we are resuming consideration of Clause 2 of Bill C-18.

On Clause 2—*Definitions*.

The Chairman: I want to take this opportunity to welcome the delegation from the Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment and I guess if I can say that, I can introduce our witnesses. Our first witness is Mr. A. D. Hoskins who is president of the association and he is accompanied at the witness table this morning by Mr. D. E. Toye who is chairman of the legal services committee.

Gentlemen, I know you have submitted a brief to us, but I assume you have an opening statement you would like to make.

Mr. A. D. Hoskins (President, Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment): Yes.

The Chairman: All right. You may proceed, sir, then we will go to questioning.

Mr. Hoskins: Mr. Chairman, members of the committee, I would like to make a brief opening statement and then have Mr. Toye carry on with our brief.

The Chairman: Is it Mr. Toye's plan to read the whole brief?

Mr. Hoskins: Well, it is very short.

The Chairman: All right. It is up to you.

Mr. D. E. Toye (Chairman, Legal Services Committee, Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment): Yes, I was going to read it.

The Chairman: All right. Fine.

Mr. Hoskins: We thought it would not take very much of the committee's time.

The Chairman: Very good.

Mr. Hoskins: Well, Mr. Chairman and members of the committee, as you said, sir, I am Donald Hoskins, the president of the association. Mr. David Toye is the chairman of PACCE's legal services committee. PACCE is the Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment and it is a national, non-profit voluntary association formed by integrated oil companies in Canada to promote the development and application of the principles and science of environmental conservation. You will find a list of members attached at the back of our brief.

Now, as an industry, our members transport and handle in the order of 21 billion gallons of refined products in bulk each year, which represents an estimated two and a half million separate movements by truck, rail and air. As a consequence, we feel we have a foundation of expertise in the handling of such materials.

We also strongly believe that we have an excellent safety record in the transportation of our products—and some people consider them dangerous goods. We also have in place, a nationwide network of oil spill co-operatives to help mitigate

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le vendredi 27 juin 1980

[Translation]

Le président: A l'ordre. Nous reprenons ce matin l'étude de l'article 2 du Bill C-18.

Article 2—*Définitions*.

Le président: Je souhaite la bienvenue aux témoins de l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien et vous les présente. D'abord, M. A. D. Hoskins, président de l'association, ensuite, M. D. E. Toye, président du comité des Services juridiques.

Je sais que vous avez préparé un mémoire et que vous voulez sans doute le présenter.

M. A. D. Hoskins (président, Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien): Oui.

Le président: Dans ce cas, allez-y, après quoi nous vous interrogerons.

M. Hoskins: Monsieur le président, membres du comité, je voudrais dire quelques mots avant de céder la parole à M. Toye qui va vous présenter notre mémoire.

Le président: M. Toye a l'intention de lire tout le mémoire?

M. Hoskins: Ma foi, il est très court.

Le président: Très bien. Je vous laisse le choix.

M. D. E. Toye (président, comité des Services juridiques, Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien): C'était mon intention.

Le président: Bien.

M. Hoskins: Nous avons pensé qu'il ne prendrait pas trop du temps du Comité.

Le président: Je n'y vois pas d'inconvénient.

M. Hoskins: Monsieur le président, membres du Comité, mon nom est Donald Hoskins et je suis président de l'association. M. David Toye est le président du comité des Services juridiques de l'APCE. L'APCE est l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien, une association volontaire nationale sans but lucratif composée de compagnies canadiennes de pétrole intégrées. Elle a pour but de promouvoir le développement et la mise en œuvre des principes et des techniques de conservation de l'environnement. La liste de ses membres figure à la fin de ce mémoire.

En tant qu'industrie, les membres de notre association assurent le transport et la manutention de près de 21 milliards de gallons de produits raffinés en vrac par an, soit approximativement 2.5 millions d'expéditions par camion, par rail et par air. Aussi, nous croyons avoir établi notre compétence pour ce qui est du transport de ces marchandises.

Nous sommes sûrs d'avoir une excellente réputation pour ce qui est de la sécurité du transport de nos produits que d'aucuns considèrent comme dangereux. Cela ne nous a pas empêchés cependant de mettre sur pied un réseau national de coopérati-

[Texte]

the effects on the environment of incidents that occasionally occur.

Now, I would like to just turn it over to Mr. Toye and let him carry on with our brief.

The Chairman: Thank you. Mr. Toye.

Mr. Toye: Thank you, Don. Our association has followed the progress of this bill and its predecessors' through a large number of parliaments and I think it would be fair to say that we not only support, we enthusiastically endorse the principal objective of the bill; that is, to uniformly protect the public safety from dangers arising out of the transportation of dangerous goods by air, truck or rail transport. That having been said, however, the wording of the bill is so broad that it exposes many persons to costs, expenses and liabilities in respect of events for which they are not responsible and over which they have no practical means of exercising control.

• 0945

In many instances, we feel that this excessively broad language is not necessary to the attainment of the objectives of the legislation but has the effect of regulating activities not related to transportation and may even be counterproductive to the promotion of safety in transportation. And in these cases, we urge amendments to introduce language directed more specifically towards attaining the objectives of the bill.

For example, in those cases where governmental officers are vested with broad powers to give orders and directions, we have not asked that such powers be limited, but, rather, that measures be taken to ensure that the powers are exercised only with great care and after due consideration. This reflects in no way unfavourably on the employees of the directorate with whom we have discussed this bill, because, in our experience, they are both knowledgeable and dedicated. But the transportation of dangerous goods is a very complex technical subject about which no one can be expected to be an expert in all its aspects. When wrong decisions are made, they can multiply many times the cost and damage which can result from any problem.

This bill also imposes a duty on certain persons to clean up discharges of dangerous substances in certain defined circumstances or when requested to do so by certain designated officials. Such persons should have a statutory right to reimbursement of their costs and expenses from the Crown unless their negligence was the cause of the discharge. This is not only equitable in our point of view, it encourages prompt and effective clean-up activities.

Now, specifically, we are concerned with the following matters. In Clause 2, "dangerous goods" is defined as anything "included by its nature . . . in any of the classes listed in the schedule". These classes are drawn very broadly and include

[Traduction]

ves contre les déversements d'hydrocarbures afin d'être en mesure de réduire les conséquences fâcheuses des accidents qui pourraient se produire.

Je vais maintenant céder la parole à M. Toye pour qu'il présente notre mémoire.

Le président: Merci. Monsieur Toye.

M. Toye: Merci. Notre association a suivi les progrès de ce projet de loi et de ses prédécesseurs au fil de nombreuses législatures. Nous pouvons aller jusqu'à dire que nous appuyons avec enthousiasme les principaux objectifs de ce projet de loi qui est d'assurer uniformément la sécurité publique et la protection contre les risques que comporte le transport par air, camion ou rail des marchandises dangereuses. Toutefois, le projet de loi est décrit en termes si généraux qu'il impose à un grand nombre de personnes des frais, des dépenses et des obligations dans des circonstances dont elles ne sont nullement responsables et sur lesquelles elles ne peuvent exercer aucun contrôle.

Nous sommes convaincus que dans bien des cas, non seulement il est inutile, pour atteindre les buts qu'il se propose, que le projet de loi soit couché en des termes bien trop vagues, comme c'est le cas à présent, mais qu'en plus cela a pour conséquence de réglementer des activités en dehors du domaine des transports, et que cela risque même d'être contraire au but visé qui est de promouvoir la sécurité en matière de transports. Nous recommandons fortement, dans les cas en question, des amendements visant à modifier le texte de façon à ce qu'il réponde plus particulièrement aux objectifs visés par le projet de loi.

Par exemple, dans le cas où des fonctionnaires du gouvernement sont habilités, grâce à des pouvoirs très étendus, de donner des ordres et des directives, nous ne demandons pas que ces pouvoirs soient limités, mais plutôt que des mesures soient prises en vue de garantir que ces pouvoirs ne seront exercés qu'avec beaucoup de circonspection et après mûre réflexion. Cela ne porte nullement atteinte aux employés de la direction générale, avec lesquels nous avons discuté de ce projet de loi. D'après notre expérience, ces personnes sont compétentes et dévouées à leurs fonctions. Toutefois, le transport des marchandises dangereuses est un sujet technique extrêmement complexe. On ne peut donc s'attendre à ce qu'une personne connaisse parfaitement tous les aspects de la question. De mauvaises décisions peuvent faire augmenter considérablement les frais et les dommages que tout accident peut provoquer.

Le projet de loi oblige également certaines personnes à nettoyer les émissions provenant de marchandises dangereuses dans des circonstances bien précises, ou lorsque des fonctionnaires nommés à cet effet le demandent. Ces personnes devraient avoir le droit statuaire de recouvrer de la Couronne leurs frais et dépens à moins que les émissions en question n'aient été causées par leur négligence. Nous croyons que non seulement c'est une façon juste de procéder, mais que c'est un moyen d'inciter à prendre rapidement les mesures de nettoyage qui s'imposent.

Voici quelles sont les dispositions du projet de loi qui nous préoccupent le plus. À l'article 2, le terme «marchandises dangereuses» est défini comme tout ce qui est «compris dans les classes énumérées à l'annexe . . . par sa nature». La liste de ces

[Text]

items such as salt for roads because it is corrosive, lumber which is a flammable solid, and a host of everyday items. As a result, a municipal employee who spreads salt on roads and the farmer who spreads humus on land is technically in violation of the proposed act if he fails to report his activity and undertake immediate remedial measures. It is our recommendation that the bill provide more detailed and restricted definitions of the classes in the schedule. For example, flammable and combustible liquids could be defined by flash points.

With respect to the definition of "handling", we notice that the French version is not a literal translation of the English and so the comments do not apply to the French version. In English, "handling" is defined as including packing and unpacking of containers and packaging. This would include all warehousing activities and most in-plant handling activities other than those which are related directly to production—I could give you examples if you want. But this creates a source of duplication, confusion and conflict with provincial occupational health and safety laws which regulate the handling of substances in the workplace. If it is the intention of the draftsman to extend the bill into these areas, then, for example, as soon as the products come off the production line, they must immediately display all applicable prescribed safety marks.

We do not think that is the intent and we believe that the possibility of duplication and conflict with provincial labour laws can be readily avoided by deleting from the definition the words "containers, packaging or" on page 1, lines 24 and 25. In this way, the word "handling" would still cover all activities relating directly to shipping and transportation but it would no longer cover activities which are normally considered to be storage or production.

The definition of "packaging" is:

... any receptacle or enveloping material used to contain or protect goods but does not include a container or vehicle;

This definition covers things such as stationary storage facilities and also more portable items which would never be used in commercial transportation of goods. We would suggest that the definition be amended to read:

"Packaging" means any receptacle or enveloping material used to contain or protect goods and that is designed to facilitate the transportation of goods by means of transport, but does not include a container or vehicle.

In this way, a permanently stationed storage tank in our plant would not be construed as a packaging material. Similarly, if you have a case of wine, the individual bottles themselves would not be packaging material, but the carton in which the

[Translation]

classes, qui est très générale, comprend des produits tels que le sel pour les routes (matière corrosive), le bois de construction (solide inflammable), et une vaste gamme de produits d'usage quotidien. Il s'ensuit que l'employé municipal qui répand du sel sur les routes ainsi que l'agriculteur qui étale de l'humus sur ses terres, contreviennent à la loi, selon une interprétation purement technique, s'ils ne déclarent pas leurs activités et n'entreprennent pas de corriger immédiatement celles-ci. Par conséquent, nous recommandons que le projet de loi définisse de façon plus détaillée et plus restreinte les classes énumérées à l'annexe. Ainsi, par exemple, les liquides inflammables et combustibles pourraient être définis en fonction de leur point d'ignition.

Pour ce qui est de la définition de «manutention» (handling) le texte français n'est pas une traduction littérale de l'anglais. Nos observations ne s'y appliquent donc pas. «Handling» en anglais inclut «packing and unpacking of containers» at «packaging», ce qui comprendrait toute activité d'entreposage ainsi que la plupart des activités sur place dans l'entreprise, autres que celles qui se rapportent directement à la production. Cela ne manque pas de faire double-emploi et d'être source de confusion et de conflit avec les lois provinciales sur la santé et la sécurité au travail, lois qui régissent la manutention des marchandises sur le lieu du travail. Si les auteurs du projet de loi avaient l'intention d'étendre sa portée à ces domaines, cela voudrait dire que tous les produits, dès leur production, devraient immédiatement afficher toutes les indications de danger qui s'y appliquent et qui sont prescrites à cet effet.

Nous sommes convaincus que ce n'est pas leur intention et qu'il serait aisé d'éviter cette possibilité de double-emploi et de conflit avec les lois provinciales en matière de travail en supprimant les mots «containers, packaging or» des lignes 24 et 25 de la définition en anglais à la page 1. Ainsi, le mot «handling» comprendrait encore toutes les activités qui se rapportent directement à l'expédition et au transport mais non pas celles que l'on considère normalement comme l'entreposage et la production.

Le mot «emballage» est ainsi défini:

tout ce qui enveloppe, contient ou protège des marchandises. La présente définition exclut les véhicules et les conteneurs.

Cette définition s'applique à des installations d'entreposage sur place comme à des articles plus portatifs que l'on n'utiliserait jamais dans le transport commercial des marchandises. Nous proposons donc que la définition en soit modifiée pour se lire comme suit:

«emballage» signifie tout ce qui enveloppe, contient ou protège des marchandises et qui a pour but de faciliter le transport des marchandises par des moyens de transport. La présente définition exclut les véhicules et les conteneurs.

De cette façon, les réservoirs permanents de stockage dans nos usines ne seraient pas considérés comme des pièces d'emballage. S'il s'agissait de vin, par exemple, les bouteilles ne seraient pas considérées comme pièces d'emballage mais les

[Texte]

12 or 24 bottles of wine are placed, would be a packaging material, and I think that is what is intended.

"Safety mark" is also defined very broadly. The definition includes promotional and advertising material that have absolutely nothing to do with safety. The bill purports to regulate a sign on a truck which would urge people to buy a particular brand of gasoline. We do not think this is the intent, and to prevent this, we suggest that the words "design, symbol, device, sign, label, placard, letter, word, number, abbreviation or any combination thereof" which appear on page 2, lines 18 to 21 of the definition, be deleted and replaced with the words "precautionary information". This would maintain the jurisdiction of the bill over all material that truly relates to safety and clearly exclude jurisdiction over all other matters. We feel that the French version of this bill is already appropriately restrictive and does not require any amendment.

The words "offer for transport" appear in almost every clause of the bill. However, no definition of this expression is provided. Webster's dictionary defines "offer" as "to present for acceptance or refusal". Thus, in normal usage, "offer for transport" should mean the act of a shipper presenting goods to a carrier for transportation. However, in our view, this activity is already clearly covered under the definition of the word "handling", and since the words "handling" and "offer for transport" always appear in juxtaposition to each other throughout this bill, the rules of legal interpretation, for those of you who are not lawyers, require that "offer for transport" must mean something else. In the circumstances, we suggest that the bill be amended so that the expression be deleted from the bill, or, failing that, there be included a clear and concise definition of the expression "offer for transport" so that we know what it means.

The word "environment" has been re-introduced to this proposed legislation after having been deleted from the predecessor Bill C-25. We believe this greatly increases the likelihood of duplication and conflict with provincial legislation, thereby placing industry in the untenable position of having to follow two masters. We would recommend that this word once again be deleted from the proposed legislation, or at least, that a definition of "environment" be introduced that states that any references thereto in the bill will not be construed so as to have precedence or conflict with provincial statutes.

Section 3. We believe it is the intent of subsection 3(5) to prevent duplication and conflict with the Canada Shipping Act, and we support this objective. To ensure that this objective is more completely achieved, we suggest that the bill be amended so that on page 3, lines 27 and 28, where it states that the "Act does not apply to any transporting of dangerous goods in bulk in ships", the words "handling, offering for transport or" be inserted immediately before the word "transporting". So that to the extent that the Canada Shipping Act applies to handling or offering for transport, it has priority. For the same reason we suggest that at line 30, after the words "Canada Shipping Act", the words "and Arctic Waters Pollution Prevention Act" be inserted so that the Arctic Waters Pollution Prevention Act also has priority.

[Traduction]

cartons dans lesquels se trouveraient 12 ou 24 de ces bouteilles le seraient. C'est ce que vise le projet de loi, selon nous.

Le terme «indication de danger» est défini de façon très générale. Il inclut les textes de réclame et de publicité qui n'ont rien à voir avec la sécurité. Le projet de loi prétendrait donc réglementer les affiches publicitaires qui encouragent les gens à acheter une certaine marque d'essence. Nous ne croyons pas que ce soit l'intention et pour l'éviter nous suggérons de remplacer les mots «design, symbol, device, sign, label, placard, letter, word, number, abbreviation or any combination thereof» qui figurent dans la définition à la page 2, lignes 18 à 21, en anglais, par les mots «precautionary information». Le projet de loi viserait ainsi seulement le texte qui se rapporterait au danger et exclurait toute autre question. Le texte français du projet de loi, quant à lui, est suffisamment explicite et ne nécessite pas d'amendement.

On retrouve les mots «demande de transport» dans presque tous les articles de ce projet de loi, sans qu'aucune définition n'en soit donnée. Selon le dictionnaire Larousse, «demande» signifie «action de demander, de faire savoir ce que l'on souhaite ou désire». Il s'ensuit que dans la pratique courante, «demande de transport» devrait signifier l'action d'un expéditeur visant à faire savoir à un transporteur qu'il désire que ce dernier lui assure le transport de marchandises. Mais cette activité selon nous, est déjà incluse de façon assez claire dans la définition du mot «manutention». Puisque les termes «demande de transport» suivent le mot «manutention» dans tout le texte du projet de loi, conformément aux règles d'interprétation juridique, les termes «demande de transport» doivent avoir un autre sens. En conséquence, nous proposons que cette expression soit supprimée du projet de loi ou, faute de mieux, qu'une définition nette et concise en soit donnée.

Le terme «environnement», qui avait été supprimé du projet de loi précédent, le Bill C-25, a été repris dans celui-ci. Nous sommes d'avis que cela augmente énormément le risque de faire double-emploi et de provoquer des conflits avec les lois provinciales, ce qui placerait l'industrie dans une situation assez pénible et la ferait servir deux maîtres à la fois. Nous recommandons donc que ce mot soit également supprimé du présent projet de loi ou qu'au moins on le définisse de façon à ce que chaque fois qu'il est mentionné dans le projet de loi il ne n'ait pas nécessairement relativement à ce qui est prévu dans les lois provinciales ou il n'entre pas en conflit avec elles.

Article 3. Nous sommes persuadés que le paragraphe 3(5) vise à éviter le double-emploi ou la possibilité de conflit avec la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous appuyons cet objectif et pour le renforcer, nous proposons de modifier ainsi le projet de loi, en insérant à la page 3, ligne 30, après le mot «opérations»: «de manutention, de demande de transport ou». De cette façon, la Loi sur la marine marchande du Canada a la priorité dans la mesure où elle s'applique à la manutention ou à la demande de transport. De même, nous proposons d'ajouter, à la ligne 33, après les mots «la Loi sur la marine marchande du Canada»: «et la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques», de façon à ce que cette dernière ait également la priorité.

[Text]

• 0955

In Clause 8 there is a defence provided for those charged under subsection 6(1) if they establish that they acted in good faith and took all reasonable measures to ensure compliance with this act and the regulations. We agree that this kind of defence should be available, but we cannot see why its application was restricted to subsection 6(1) alone. And many respected authorities, including the Supreme Court of Canada and the Law Reform Commission of Canada, have urged that this kind of defence be available for all strict liability offences. We recommend that on page 5, at line 36, the words "subsection 6(1)" be deleted and replaced with the words "this act" so that this kind of defence will apply to all offences under the act.

Clause 10 provides that an accused is guilty of the offences committed by his employee or agent. We feel that an accused should not be responsible unless the employee or agent was acting in the course of their employment or pursuant to the authority given by the accused, and that an amendment be introduced to effect this.

The clause provides the accused with a defence if he establishes that the offence was committed without his knowledge or consent and that he exercised all due diligence to prevent its commission. Again, the Law Reform Commission of Canada and the Supreme Court of Canada both say that the proof of due diligence by itself should suffice as a defence in all strict liability offences. Therefore, we suggest that the word "and" in the second last line be replaced by the word "or" to show that these defences are alternative and not cumulative.

Clause 11 says that any officer or agent of a corporation who directs, authorizes, assents to, acquiesces in or participates in an offence is guilty of the offence. In large corporations, many people acquiesce in or participate in activities without having any means of knowing that these activities may constitute an offence under the act. We feel that it should be an essential element of the offence that the person charged knew or should have known that an offence was being committed and also that he failed to prevent the offence even though he was in a position to do so. We also feel that this principle of vicarious responsibility should be extended, because it is a good principle, to apply to officers and agents of non-incorporated bodies such as governments and partnerships.

Clause 14 gives the inspector very broad powers which all concerned must support and comply with. However, the handling and transportation of dangerous goods, as I said before, is a highly complex technical matter and inspectors may not always be possessed of the detailed knowledge and good judgment necessary to make wise decisions. Yet, the consequences of poor decisions can multiply the initial cost and damage manifold. We suggest that before exercising his powers under the act, if practical, the inspector be required to consult with the persons affected, and also that any request or direction of the inspector be subject to a review or appeal procedure, and many other statutes which give inspectors or certain officers powers do provide for this review and appeal procedure.

[Translation]

Selon l'article 8, peut se disculper d'une infraction prévue au paragraphe 6(1) toute personne qui établit qu'elle a agi de bonne foi et qu'elle a pris toutes précautions raisonnables pour assurer l'observation de cette loi et de ses règlements. Tout en convenant qu'une telle possibilité de disculpation doive exister, nous ne comprenons pas pourquoi elle devrait se limiter au paragraphe 6(1). De nombreuses compétences, dont la Cour suprême du Canada et la Commission de réforme du droit du Canada, ont vivement conseillé qu'une telle possibilité de disculpation existe dans le cas de toute infraction de responsabilité stricte. Ainsi, nous recommandons que les mots «titre de la présente loi» remplacent les mots «paragraphe 6(1)» à la ligne 33 de la page 5.

L'article 10 stipule qu'un accusé est coupable des infractions commises par son salarié ou mandataire. Cependant, nous sommes d'avis que l'accusé ne devrait pas en être responsable à moins que le salarié ou le mandataire n'ait agi dans l'exercice de ses fonctions ou conformément à l'autorité que l'accusé lui a donnée à cet effet. Nous souhaitons un amendement en ce sens.

L'article en question permet à l'accusé de se disculper s'il établit que l'infraction a été perpétrée à son insu ou sans son consentement et qu'il avait pris les mesures nécessaires pour l'empêcher. Selon la Commission de réforme du droit du Canada ainsi que de la Cour suprême du Canada, la preuve qu'il a pris des mesures nécessaires devrait être suffisante pour le disculper face à toute infraction de responsabilité stricte. En conséquence, nous proposons que le mot «ou» remplace le mot «et» à la ligne 13 de la page 6.

Selon l'article 11, tout dirigeant ou mandataire d'une société, qui ordonne ou autorise ou qui y consent ou participe, est partie à l'infraction. Dans de grandes organisations, il y a bien des personnes qui consentent ou qui participent à des activités sans savoir que celles-ci peuvent être considérées comme une infraction aux termes du projet de loi. Selon nous, il serait essentiel que l'infraction stipule que la personne inculpée savait ou aurait dû savoir qu'elle commettait une infraction, et qu'elle n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'empêcher lorsqu'elle aurait pu le faire. Nous sommes également d'avis que ce principe de responsabilité civile devrait s'appliquer tout aussi bien aux fonctionnaires et mandataires d'organismes qui ne sont pas incorporés, comme les gouvernements et les sociétés en nom collectif.

L'article 14 donne à l'inspecteur des pouvoirs très étendus que toute personne concernée doit appuyer et respecter. Mais la manutention et le transport des marchandises dangereuses sont souvent de nature technique et très complexe. Par conséquent, il pourrait arriver que les inspecteurs ne soient pas suffisamment renseignés ou ne possèdent pas le jugement nécessaire pour prendre les décisions qui s'imposent. De mauvaises décisions de leur part pourraient faire se multiplier le coût des opérations et les dommages. En conséquence, nous proposons, si possible, qu'avant d'user de ses pouvoirs en vertu de cet article, l'inspecteur soit tenu de consulter les personnes concernées et que toute demande ou directive de sa part soit sujette à des procédures de révision et d'appel.

[Texte]

We are also concerned that there may be duplication and conflict between the powers exercised by the inspector and those exercised by governmental officers under other statutes such as the Fisheries Act, the Pilotage Act and the various provincial environmental protection statutes. In the event of a crisis caused by a discharge of dangerous goods, and we have seen a few recently, such duplication or conflict can substantially increase the danger to life, property and the environment. We recommend the draftsmen of this bill should consult with other appropriate governmental authorities for the purpose of establishing conclusively which governmental officer will be given priority in such situations. For example, the Fisheries Act clearly states that the pollution prevention officer under the Canada Shipping Act has priority. We would suggest that an amendment of this nature be made to this act.

• 1000

Finally, we believe if an inspector is to be given powers to "request the taking of... any measures necessary to remedy the failure to comply" with the provisions of the bill, the bill should ensure that the party taking the action requested be compensated by the Crown. It should be noted that the Crown is entitled to recover its costs and expenses under Clause 18 of the bill.

Subclause (1) of Clause 17 requires that every "discharge, emission or escape of dangerous goods" be reported. The duty to report applies no matter how small the quantity or how innocuous the substance discharged. In this regard, it must be remembered that the definition of "dangerous goods" is so broad that it includes many substances which are not normally considered dangerous. I gave road salt as an example. We recommend that the reporting duty be obligatory only when damage or danger to life, health, or property is a reasonable and probable result of the discharge, as was stipulated in the predecessor Bill C-25, and that some minimum quantity limit also apply for all substances not specifically scheduled in the regulations because the government considers them to be really quite dangerous.

It has been noted that since there is no statutory right to compensation for a person who proceeds to take all reasonable emergency measures pursuant to Subclause 17.(2), people who are unclear as to their potential liability in relation to an incident may be reluctant to take emergency measures with the desired diligence and thoroughness. As stated in reference to Clause 14 of the bill, we recommend that persons who proceed to take all reasonable emergency measures as required under Clause 17, and who are not otherwise liable because they are negligent or at fault, should have a statutory right to compensation by the Crown; and of course the Crown's right of reimbursement is covered under Clause 18.

Members of PACE always welcome the opportunity to review proposed regulations which may affect their operations and are therefore concerned that the effect of Subclause (2) would be to permit the adoption of regulations without prior opportunity being given to make representations to the minister in the case where a version of the regulations has been published. So we would suggest that there be an amendment

[Traduction]

Nous craignons également que les pouvoirs attribués à ces inspecteurs ne fassent double emploi avec ceux des fonctionnaires gouvernementaux relevant d'autres lois, telles la Loi sur les pêcheries, la Loi sur le pilotage ainsi que les diverses lois provinciales en matière de protection de l'environnement. Dans le cas d'un accident causé par le déversement de marchandises dangereuses, un tel double emploi ou conflit peut fortement augmenter les risques de dommages corporels ou matériels, ou de dommages à l'environnement. Ainsi, nous recommandons que les auteurs de ce projet de loi s'entretiennent avec les autres instances gouvernementales concernées afin de désigner de façon nette le fonctionnaire gouvernemental qui doit avoir la priorité dans de telles situations. Par exemple, la Loi sur les pêcheries stipule que l'agent de prévention de la pollution, au titre de la Loi sur la marine marchande du Canada, a la priorité.

Enfin, nous sommes d'avis que si le projet de loi accorde à l'inspecteur le pouvoir de faire «prendre... les correctifs nécessaires» il doit également garantir que la partie qui prend les correctifs sera remboursée à cet effet par la Couronne. Il convient de noter que la Couronne se réserve le droit de recouvrer ses frais et dépens en vertu de l'article 18 de ce projet de loi.

En vertu du paragraphe (1) de l'article 17, toute émission, fuite ou perte de «marchandises dangereuses» doit être signalée, et ceci quelle que soit la quantité de l'émission et qu'elle soit dangereuse ou non. Il faut se rappeler à ce sujet que la définition de «marchandises dangereuses» est tellement générale qu'elle comprend bien des substances que, normalement, on ne considère pas comme dangereuses. J'ai donné comme exemple le sel sur les routes. Nous proposons qu'il ne soit obligatoire de faire rapport d'une émission que lorsqu'il est raisonnable de croire et probable que des dommages corporels ou matériels en résulteront, comme le prévoyait le Bill C-25, le prédécesseur de celui-ci et qu'il soit fait état d'une quantité minimum pour toutes les marchandises qui ne sont pas désignées nommément dans les règlements.

Nous avons déjà indiqué que, puisqu'il n'existe pas de droit statutaire d'indemnisation d'une personne qui prend toutes les mesures d'urgence raisonnables aux termes du paragraphe 17(2), une personne ne connaissant pas bien la nature de sa responsabilité éventuelle dans le cas d'un accident pourra hésiter à prendre des mesures d'urgence avec la rapidité et la précision qui s'imposent. Nous recommandons en conséquence, comme nous l'avons fait pour l'article 14, que toute personne qui prend des mesures d'urgence raisonnables, conformément à l'article 17, et qui, par ailleurs, n'est pas responsable, ait le droit légal d'être indemnisée par la Couronne. Le droit de la Couronne d'être indemnisée est prévu à l'article 18.

Les membres de l'APCE sont toujours heureux d'avoir l'occasion d'examiner les règlements qui risquent d'avoir des incidences sur leur activité. Par conséquent, ils craignent qu'en vertu du paragraphe (2) de l'article 22 il ne soit possible d'adopter des règlements sans qu'ils aient eu l'occasion de faire des observations au Ministre. Une version des règlements aurait déjà été publiée. Nous souhaitons, lorsqu'un change-

[Text]

that if a major amendment in the regulations is proposed, then it goes through the procedure, again it is published, and we have the right to make a new submission on a drastically amended regulation.

We also recommend that this subclause be expanded so as to provide that once the regulations have been published in final form, a reasonable length of time be given before implementation so as to allow industry to take the necessary steps to develop, when necessary, the capability of complying with the regulations.

On Clause 23, it is our opinion that Subclause (6) is too broad, in that the prohibition should be absolute, rather than qualified by the word "knowingly". The exception which allows the release of privileged information for a legal proceeding relating to the administration or enforcement of the act is unnecessarily broad, when one considers the activities which may take place pursuant to Clause 25 of the bill. It is our recommendation that this right be limited to those instances where there is no other means of communicating the knowledge, for example in summary form, and that failure to communicate the information could result in exposure of the public and the environment to unwarranted risks.

Finally, Clause 28 authorizes the minister or a person designated by him to:

... direct any person engaged in handling, offering for transport or transporting dangerous goods to cease such activity or to carry it on in the manner directed.

We emphasize again that handling and transporting dangerous goods is a complex technical matter where the consequences of ill-considered directions can be very serious. To ensure that the directions given will be the best possible, we urge that the persons giving them be required by statute to consult, wherever possible, with all affected persons, and that the directions be subject to some kind of appeal or review procedure.

In addition, this clause should be restricted to circumstances in which immediate action is necessary to prevent significant damage; otherwise the minister could use this power to make directions *pro tem.* to avoid making regulations altogether.

Basically, we reiterate that we support, we enthusiastically endorse the objectives of this bill. We want uniformity right across the board, but we think some of the provisions are just too broad, and, perhaps, could be better worded; amendments could prevent a large number of problems later on.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Toye, Mr. Hoskins.

We will move to the questioning now. I might remind members that we have approximately 50 minutes for questioning. Therefore I would propose that the first round be limited to 10 minutes each, and if there is additional time and members want to pursue a point further, we will go to a second round.

[Translation]

ment important est envisagé dans les règlements, que la procédure normale soit suivie et qu'il y ait une nouvelle publication. Nous aurions ainsi le droit de présenter de nouvelles instances.

Nous recommandons en outre que cet alinéa étende sa portée de façon à prévoir un délai raisonnable entre le moment où les règlements sont publiés dans leur forme définitive et celui où ils doivent entrer en vigueur, de façon à ce que l'industrie prenne, s'il y a lieu, les mesures qui s'imposent pour se conformer aux règlements.

En ce qui concerne l'article 23, nous sommes d'avis que le paragraphe (6) est trop général. L'interdiction devrait être absolue au lieu d'être qualifiée par le mot «sciemment». Compte tenu des dispositions de l'article 25, l'exception touchant la divulgation de renseignements confidentiels au cours d'un procès dans le cadre de l'exécution ou de l'application de la présente loi est trop générale. Nous recommandons que cette exception s'applique seulement lorsqu'il n'y a pas d'autres moyens, par exemple, la communication des renseignements sous forme abrégée, ou lorsque le public et l'environnement courent des risques inutiles si les renseignements sont tenus cachés.

L'article 28, enfin, autorise le ministre ou la personne qu'il désigne:

à ordonner à toute personne qui se livre à des opérations de manutention ou de transport des marchandises dangereuses, ou qui demande ce transport, soit de cesser ces opérations, soit de les mener de la façon requise.

Nous ne pouvons que souligner, une fois de plus, que la manutention et le transport des marchandises dangereuses sont de nature technique et très complexe. Toute directive peu réfléchie en la matière peut donc avoir des conséquences très graves. Dans le but de garantir que les meilleures directives soient émises, nous souhaitons vivement que les personnes qui les émettront soient tenues de consulter les intéressés dans la mesure du possible, et que ces mêmes directives soient sujettes à une forme quelconque de procédure d'examen ou d'appel.

Nous proposons également que les dispositions de cet article s'appliquent seulement lorsque les circonstances exigent des mesures immédiates en vue d'éviter des dégâts graves. Autrement, le ministre pourrait recourir à cet article pour donner des ordres provisoires et éviter de faire adopter des règlements.

Nous répétons que de façon générale nous appuyons avec enthousiasme les objectifs du projet de loi. Nous souhaitons l'uniformité des procédés à tous les niveaux, mais nous faisons remarquer que certaines de ces dispositions sont trop vagues et pourraient être mieux rédigées; des amendements pourraient éviter de nombreux problèmes à l'avenir.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Toye, monsieur Hoskins.

Nous allons maintenant passer aux questions. Je rappelle aux membres du Comité qu'il nous reste environ cinquante minutes pour ce faire. Je propose donc une limite de dix minutes pour le premier tour. S'il reste du temps et que les députés veulent préciser certains points, nous procéderons à un deuxième tour.

[Texte]

We will start with Mr. Ellis, please.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I was going to comment that it is a particularly well-prepared brief. It is unfortunate that we spent perhaps 30 minutes listening to it because I think most of us had read the brief before. However, it is a well-prepared brief and I appreciate the gentlemen's bringing it to us.

On the other hand, giving a look at the list of participant companies, they can afford to prepare a well-prepared brief. Obviously, they have the backing to do it and . . .

The Chairman: Especially PetroCanada.

Mr. Ellis: Well, they seem to have a fair bit of money. I see Husky Oil have taken the unique step of going slightly to the left. They have hired one of Canada's leading socialists as one of their board members. I think having Mr. Douglas on the board may well change the façade of the company slightly.

However, seriously, Mr. Chairman, it would appear that the brief has total support for the bill; that the objections are very limited; that, indeed, it becomes constructive criticism. And to you, Mr. Chairman, before we go on, I find very little, by way of the suggestions or changes that have been suggested, difficult to live with. I suggest that we might well consider some of those.

I want to ask either of the gentlemen who are here—it seems to me that in this brief there is little or no comment on the regulations other than that request, first of all, that regulations be given time for comment and that any major changes in regulations also be given time for comment.

I might have expected that a group as interested and as involved in the transportation of dangerous goods as this organization might have had some comments with regard, for example, to the marketing of rail cars, something that has been discussed a great deal and that, obviously, will be covered in the regulations.

One of the criticisms that we have had in our number of days of deliberations has to do with the fact that frequently rail cars are not sufficiently marked, I know we are going to hear this again next week from the firemen and the police chiefs that, in an accident—on rail, particularly, although I presume it pertains to trucking as well—they frequently do not know what it is the car and, even if it is marked, they are heard pressed to determine a safe means of dealing with it in an explosive situation. I am a little concerned that there has not been more emphasis on that; and perhaps you would comment on it.

• 1010

Mr. Hoskins: I can comment on that quite simply, Mr. Ellis. The Department of Transport, in their wisdom, has done a very good job of providing to all interested public bodies in Canada a very thick set of documents in great detail called a "Code" which in essence could become standards or regula-

[Traduction]

Nous commençons par M. Ellis.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Je voulais dire que ce mémoire semble avoir été particulièrement bien préparé. Il est regrettable que nous ayons dû passer trente minutes à en écouter la lecture. La plupart d'entre nous l'avons reçu d'avance. De toute façon, il est excellent, et je remercie les témoins de nous l'avoir présenté.

Il faut dire que lorsqu'on examine la liste des compagnies membres, on constate que l'association est suffisamment riche pour préparer de bons mémoires. Il est évident qu'elles ont les ressources financières . . .

Le président: Surtout Petro-Canada.

M. Ellis: Elles ont sûrement beaucoup d'argent à leur disposition. Je note que Husky Oil, de façon assez originale, a fait un pas à gauche. Elle vient en effet d'accueillir au sein de son conseil d'administration un socialiste parmi les mieux connus au Canada. La présence de M. Douglas au sein de ce conseil ne manquera pas d'avoir son petit effet sur le comportement de la compagnie.

Pour revenir aux choses sérieuses, monsieur le président, il semble que le mémoire appuie le projet de loi dans son ensemble; les objections sont assez peu nombreuses; elles constituent, en réalité, une sorte de critique constructive. Je tiens à vous préciser, monsieur le président, que personnellement je n'ai aucun mal à accepter les suggestions de changement qui sont faites là. Je propose que nous les examinions.

Je m'adresse ici à l'un ou l'autre des témoins. Le mémoire ne semble pas parler beaucoup des règlements. Il se borne à préciser qu'il faudrait prendre le temps de discuter des règlements et des modifications aux règlements.

En outre, je me serais attendu, de la part d'un groupe de compagnies aussi impliquées dans le transport de marchandises dangereuses, qu'il aborde une question comme l'introduction de nouveaux wagons de chemin de fer, question qui a déjà fait l'objet de beaucoup de commentaires et qui doit être traitée dans les règlements.

Une des critiques les plus courantes que nous avons entendue au cours de nos audiences faisait valoir que, très souvent, les wagons de chemin de fer ne sont pas suffisamment identifiés. Je sais que nous allons en entendre parler de nouveau la semaine prochaine lorsque nous recevrons les chefs de pompiers et les chefs de police. Lorsqu'il se produit un accident ferroviaire, et je suppose que c'est la même chose pour un accident de la route, très souvent ils ne savent pas ce que contiennent les wagons accidentés; même s'ils sont identifiés, les chefs de police et les chefs de pompiers ont du mal à appliquer les mesures de sécurité qui s'imposent dans des circonstances critiques. Cela me tracasse que l'on n'y ait pas mis davantage l'accent et peut-être aurez-vous quelques commentaires à formuler à ce propos.

M. Hoskins: Je puis le faire très simplement, monsieur Ellis. Le ministère des Transports, dans sa grande sagesse, a fait parvenir à tous les organismes publics intéressés à la chose au Canada une belle liasse de documents très détaillés intitulée «Code» que l'on pourrait facilement transformer en normes ou

[Text]

tions. It is a model code for Canada, and I am presuming, having heard a couple of provincial transport ministers communicate on this subject, the provinces will then take that code and transform it into standards or regulations provincially.

Mr. Ellis: Provincial legislation, in other words.

Mr. Hoskins: So our association, our concern with the act and with the enabling legislation, other elements of our industry, and so on are commenting to the Department of Transport about regulations. So, unlike some other legislation where you do not see regulations at the time that the enabling legislation is provided, the Department of Transport has done quite a bit of work to provide such information. Our industry is already responding; the provincial associations in our industry and the regional associations are responding to the Department of Transport now on that code. It is very voluminous and very detailed.

Mr. Ellis: From what you are saying, I gather that it is also quite adequate.

Mr. Hoskins: Yes, again in its general substance, but we have some very specific comments about it.

Mr. Ellis: You would agree then that each rail car travelling through any part of Canada, never mind whether or not it is built up—no farmer wants dangerous toxic substances going into his creek that he feeds his cattle from—should be clearly legibly and understandably marked as to its contents and that there should be a knowledge in the hands of responsible people as to the impact of an accident on those substances.

Mr. Hoskins: Well, rail cars are currently marked, but I do not know that I could agree, certainly not in totality, with your statement because it is a very complex requirement and I do not know that there is room for that kind of information on placards.

The Chairman: Mr. Toye.

Mr. Toye: I think it depends upon the extent of the risk that is being presented by the contents of a particular rail car. Bear in mind that a rail car which contains product X today will contain product Y tomorrow, and you would need a certain amount of flexibility with respect to what kind of warning would appear on a rail car. With respect to those tank cars which are always containing the same kind of material, you could have permanent information on such cars. So there are many factors.

Mr. Ellis: If, indeed, there are dedicated rail cars, that is one thing. But I am thinking in terms of those tank cars or other types of cars that are changed from day to day and week to week and some kind of placarding that must be changed with every load and every trip so that someone with the information looking at a train going by could say that that car contains this and that car contains that. I could not begin to name all the substances . . .

Mr. Hoskins: In fact, that is current regulations now.

[Translation]

règlements. Il s'agit d'un modèle de code pour le Canada et je présume, ayant entendu ce qu'ont eu à en dire quelques ministres des Transports provinciaux, que les provinces se serviront de ce code pour le transformer en normes ou règlements provinciaux.

Mr. Ellis: En lois provinciales, autrement dit.

M. Hoskins: Donc, notre association, d'autres éléments de notre industrie et d'autres organismes intéressés, préoccupés par la loi et les mesures habilitantes font déjà part de leurs soucis concernant les règlements au ministère des Transports. Contrairement à ce qui se passe dans le cas d'autres projets de loi où les règlements ne sont pas connus avant que la loi soit adoptée, le ministère des Transports a fait tout un effort pour nous fournir ces règlements. Notre industrie fait déjà connaître sa réponse; les associations provinciales et régionales de notre industrie font déjà connaître leur réaction à ce code au ministère des Transports. Ce code est très volumineux et très détaillé.

Mr. Ellis: D'après vos propos, je déduis qu'il est en outre bien conçu.

M. Hoskins: Oui, pour ce qui est de sa teneur générale, mais nous avons quelques questions bien précises à soulever.

Mr. Ellis: Donc, d'après vous, tout wagon de chemins de fer circulant au Canada, qu'il circule dans des régions plus ou moins habitées, car après tout, aucun agriculteur ne veut voir couler un produit toxique dans le ruisseau ou s'abreuve son bétail, que tout wagon, dis-je, devrait porter une indication claire, lisible et visible, quant à son contenu et qu'il devrait y avoir des personnes responsables chargées de savoir quels pourraient être les effets de ces produits en cas d'accident.

M. Hoskins: A l'heure actuelle, les wagons portent déjà certaines indications, mais je ne crois pas pouvoir appuyer vos propos sans réserve car il s'agit d'une question très compliquée et je ne sais pas si l'on pourrait vraiment inscrire tous ces renseignements sur des plaquettes ou affiches.

Le président: Monsieur Toye.

M. Toye: Je crois que tout dépend du risque présenté par le contenu d'un wagon en particulier. N'oubliez pas qu'un wagon transportant le produit «X» aujourd'hui, transportera le produit «Y» demain et il faut donc une certaine latitude en ce qui concerne le genre d'avertissement à accoler sur les wagons. Quant à ces wagons citernes qui transportent toujours le même produit, on pourrait toujours y inscrire ces renseignements en permanence. Il y a bien des facteurs qui entrent en ligne de compte.

Mr. Ellis: Évidemment, s'il existe de tels wagons, vous avez raison. Enfin, moi je songe plutôt à ces wagons citernes ou autres wagons affectés, tous les jours ou toutes les semaines, au transport de produits différents; il faudrait donc trouver un panneau indicateur que l'on changerait chaque fois qu'on change de produit, de façon à ce qu'une personne instruite à cette fin sache, en voyant passer le train, ce que contient chacun des wagons. Je n'ose même pas commencer à nommer tous les produits . . .

M. Hoskins: Il y a déjà de tels règlements.

[Texte]

Mr. Ellis: I think you are going to find, and I am not knowledgeable enough, that some of our members, when they get into questioning on this, are going to refute that statement.

Mr. Chairman, I want to make one other brief comment and that is that the majority of accidents we see having to do with dangerous goods, not on rails but on the highways, have to do, happily, not with transport trailers belonging to these companies that are listed here but rather with gypsy truckers or brokers who frequently either subvert or ignore safety regulations. Do you see any way of controlling that sort of thing?

• 1015

Mr. Hoskins: You mean aside from this type of regulation, and provincial legislation?

Mr. Ellis: Yes.

Mr. Hoskins: Well, of course, we can only speak for the members of our industry that belong to our association...

Mr. Ellis: But surely you must be concerned as well...

Mr. Hoskins: We do have some internal controls on the people that we hire to do our own trucking. Not all of the trucking is done by in-house vehicles: quite a bit of it is hired. We have discussed this at association meetings and, by and large, the contract truckers that we use, we require them to meet the same rules as we meet ourselves in the handling of our products.

Mr. Ellis: All right, Mr. Chairman. I think there are too many others who want to ask questions, so I will stand down.

The Chairman: Okay. Thank you.

Mr. Penner:

Mr. Penner: Thank you, Mr. Chairman.

I agree with Mr. Ellis that we should welcome having PACE here because the members of their association certainly are heavily involved in the movement of goods many of which may fall into this category of dangerous goods.

My information is that your members handle approximately 21 billion gallons of refined products in bulk every year—I am not sure whether that is correct or not but it is the information I have—which is a large movement, about two and a half million movements by truck, rail and air. So it is important that we hear from you.

Most of that movement is in bulk, but your brief does concern itself, as did the brief of The Canadian Manufacturers' Association, with the handling clauses of the bill, particularly packaging. The CMA also expressed concern that the definition of handling is too broad, and your brief suggests that the words "containers" and "packaging" be deleted.

Since we heard from the CMA, I have been giving this some more thought and I am yet to be convinced that those clauses

[Traduction]

M. Ellis: ... même si je m'y connais très peu en la matière, je crois que vous allez voir, au fur et à mesure de nos questions, que ce n'est pas tout à fait le cas.

Monsieur le président, je vais placer ici une brève observation: la plupart des accidents impliquant des produits dangereux, non pas sur nos voies ferrées, mais sur nos routes, ne sont heureusement pas le fait des semi-remorques appartenant à ces compagnies dont nous avons ici la liste, mais plutôt celui de camionneurs indépendants ou de courtiers qui, trop souvent, contreviennent aux règlements de sécurité ou ne s'en préoccupent guère. Voyez-vous comment on pourrait mettre un terme à ce genre de choses?

M. Hoskins: Vous voulez dire à part ce genre de règlements et les lois provinciales?

M. Ellis: Oui.

M. Hoskins: Évidemment, nous ne pouvons parler qu'au nom des membres de notre secteur qui font partie de notre association...

M. Ellis: Mais vous devez tout de même avoir certaines préoccupations...

M. Hoskins: Il y a certaines possibilités en ce qui concerne les gens que nous employons pour transporter certaines de nos marchandises. Tout notre transport ne se fait pas par nos propres véhicules: une partie de ce transport se fait par louage. Ce problème a fait l'objet de sérieuses discussions lors de certaines réunions de notre association et, en gros, les camionneurs indépendants auxquels nous faisons appel doivent se plier à nos propres règlements en ce qui concerne la manutention de nos produits.

M. Ellis: Parfait, monsieur le président. Je crois qu'il y en a beaucoup d'autres qui ont des questions à poser et je leur cède donc la parole.

Le président: Parfait. Merci.

Monsieur Penner.

M. Penner: Merci, monsieur le président.

Tout comme M. Ellis, je suis bien content de voir l'APCE ici parce que les membres de cette association transportent énormément de ces produits qu'on peut qualifier de dangereux dans le contexte qui nous occupe.

On me dit que vos membres transportent environ 21 milliards de gallons de produits raffinés, en vrac, annuellement... je ne suis pas sûr si c'est exact ou non, mais ce sont les renseignements que j'ai... ce qui est considérable et se traduit par environ 2 millions et demi de mouvements de véhicules par route, par rail et par air. Il est donc important que nous entendions ce que vous avez à dire.

Le gros de ce transport se fait en vrac, mais votre mémoire, tout comme celui de l'Association canadienne des manufacturiers, touche un mot des articles du projet de loi concernant la manutention et l'emballage. D'après l'ACM, la manutention est définie trop largement et, d'après votre mémoire, on devrait supprimer les mots containers (conteneurs) et packaging (emballage).

J'ai bien écouté les arguments de l'ACM et les vôtres, j'ai longuement étudié la question, mais on n'a pas encore réussi à

[Text]

should be removed. The argument is that this bill, Bill C-18, puts us into an area of conflict with provincial jurisdiction, with provincial occupational health and safety laws. I am not so sure that that is all that convincing.

Provincial occupational health and safety laws are concerned with the employee in the workplace and his or her safety; but this legislation is concerned that, where there is packaging or containing of dangerous goods for transportation, you have got to reach back behind the final stage before transportation to have some assurance that the way in which the product is packaged is, in itself, not going to cause a problem in transit. And the more I think about that, the more I think that there is some justification for doing that, quite apart from protecting the worker in his work environment, which the province looks after. There may be nothing hazardous to the employee in the packaging but the way in which the product is packaged or contained could conceivably create problems when that is in transit.

I wonder if you could spend just a little more time, then, with the committee in elaborating on your rationale for wanting to delete or significantly amend the clauses dealing with handling and packaging?

Mr. Hoskins: Mr. Chairman, I would like Mr. Toye to respond to that question, but first, I would like to suggest that we have not asked that they be deleted. We have asked that they be amended to separate the two issues, we think, in a rational and logical way—and David can respond to that.

The Chairman: Mr. Toye.

Mr. Toye: I share your concern. I believe that the Transport Department should be concerned about the condition in which goods are being shipped, and this is affected by the way it is packaged. But, that having been said, they have the control over it. When it gets to the loading ramp, the truck or the railway car, the government has jurisdiction. If it was not packed the way it should be, then there will be something physically wrong with it, either the containers are not the right size, or whatever it is. So, you have a handle on it. You do not have to go back into the workplace because it is the end product that you are concerned about. You do not really care whether it was packed by machine or whether it was packed manually, just so long as the packaging was done in such a way as to achieve a certain physical end.

• 1020

What the bill is saying now is that handling means, packaging, placing, repacking for the purposes of transportation. That means that when the goods are no longer in process, that you can clearly identify that these goods have nowhere to go from here on except to a truck or to a rail car or something, all handling of those goods from there on is going to be subject to the proposed act. I do not think that is the intention. As I have pointed out, one of the effects would be that from that point on in the plant, it is going to have to have safety marks, and I do not think that is the intention. You do not want the safety

[Translation]

me convaincre que ces articles devraient être supprimés. On avance l'argument que ce projet de loi C-18 nous met en situation de conflit en raison des juridictions provinciales et des lois provinciales sur la santé et la sécurité au travail. Je ne crois pas que ces arguments soient convaincants.

Les lois provinciales de santé et de sécurité au travail se préoccupent surtout de l'employé et de sa sécurité sur les lieux de son travail; cependant, en ce qui concerne ce projet de loi en matière d'emballage de produits dangereux et de leur transport, il faut se porter à l'étape qui précède le transport lui-même afin de s'assurer que le contenant dont on se sert pour emballer le produit ne causera pas de problème en transit. Plus j'y pense, plus je crois y trouver une justification, mise à part la protection du travailleur sur les lieux de son travail, ce dont s'occupe la province. Il se peut fort bien que l'emballage du produit ne cause aucun danger pour celui qui l'emballage, mais il se pourrait fort bien que le contenant dans lequel on a mis le produit puisse créer des problèmes pendant le transport.

Je me demande si vous pourriez peut-être prendre quelques minutes de plus pour expliquer au Comité pourquoi vous voulez supprimer ou modifier de façon importante les articles portant sur la manutention et l'emballage?

M. Hoskins: Monsieur le président, je vais demander à M. Toye de répondre à cette question, mais je tiens d'abord à préciser que nous n'avons pas demandé qu'on les supprime. Nous avons demandé que ces articles soient modifiés afin de séparer ces deux questions de façon, croyons-nous, rationnelle et logique... David pourra vous en dire plus long.

Le président: Monsieur Toye.

M. Toye: Je partage vos préoccupations. Je crois que le ministère des Transports doit se préoccuper des conditions dans lesquelles les marchandises sont transportées; or, le transport s'effectue en fonction de l'emballage. Cela dit, cependant, on exerce bien un certain contrôle. Quand le produit arrive au quai d'expédition, au camion ou au wagon de chemin de fer, le gouvernement a alors juridiction. Si l'emballage n'est pas conforme, cela pourra se constater, soit que le contenant n'a pas les dimensions voulues ou quelque chose du genre. On peut donc exercer un certain contrôle. Point n'est besoin de faire enquête sur les lieux du travail puisque votre préoccupation, c'est le produit fini. Que la marchandise ait été emballée à la machine ou à la main, cela vous importe peu, tant que l'emballage assure la fin exigée de lui.

D'après le projet de loi, manutention signifie emballage, mise en place, réemballage aux fins de transport. Donc, du moment où la marchandise est devenue produit fini, que tout ce qui reste à faire, c'est de la mettre à bord d'un camion ou d'un wagon de chemin de fer ou de quelque chose du genre, et à partir de là, toute manutention de ces marchandises se fera aux termes de la loi proposée. Je ne crois pas que ce soit là l'intention du législateur. Comme je l'ai souligné, il faudrait alors que le produit porte une indication de sécurité à l'intérieur même des installations de fabrication et je ne crois pas

[Texte]

mark to go on until it gets to the loading ramp. That is where you want the safety mark to go on.

So far as points prior to the loading ramp are concerned, the provincial occupational health and safety laws take over—they decide. If you do not have a safety mark, but you have some other way of pointing out to all the employees of the plant, or anybody else who may be there, that there is a particular hazard associated with this particular product, that is fine. It is a delicate point.

I agree with your concern. What we are really concerned about is the physical condition of the product when it hits the loading ramp. You have got the jurisdiction to control that. You do not really have to tell the packer that it has got to be done by machine, or it has got to be done by hand, or this way or that way.

The Chairman: Mr. Hoskins.

Mr. Hoskins: Mr. Chairman, this is currently done under the Canada Shipping Act where the handling at the wharf, into or out of a ship, is governed under the Canada Shipping Act by all prevention pollution regulations. In no way does it go back into the storage tank, into the plant, or into the warehouse, and so on. At the moment that the goods enter the transport sphere they are regulated under those federal acts, so there is no jurisdiction. We feel that the same could be done in this bill.

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: Your argument certainly has merit. I think that probably the delicate area you referred to would be the reasonable administration of the legislation. I would think in many products the existing legislation would suffice. However, it seems to me that this law would permit, with certain products where there is a very extensive in-plant packaging and where the final preparation is in the shipping area, which is the terminology used by the CMA, nothing more than, say, strapping the case in which the products are contained. There could have been some errors within the plant that would increase the hazard of that product in transit. I realize that it may be a very restricted number of products. I think what the law would attempt to do in this case would be to make provisions for those kinds of products where there is a direct relationship between the importance of the packaging and its transit—and that may not be a large number of products, I am not sure about that.

• 1025

Mr. Hoskins: I guess we hope, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Yes, Mr. Hoskins.

Mr. Hoskins: . . . that under our suggested amendment, in which the word "packaging" means:

any receptacle or enveloping material used to contain or protect goods

[Traduction]

que ce soit là l'intention du législateur. L'indication de sécurité n'est utile qu'au moment où la marchandise se trouve sur le quai de chargement. Voilà quand il faut apposer l'avertissement.

Donc, avant que la marchandise n'atteigne le quai d'embarquement, ce sont les lois provinciales concernant la santé et la sécurité au travail qui ont priorité . . . qui font foi. S'il n'y a pas de «plaquette» d'avertissement, mais qu'il existe une autre méthode de souligner à tous les employés de l'installation ou à tous ceux qui pourraient s'y trouver qu'on associe à ce produit-là un certain danger, parfait.

Enfin, c'est un point délicat, et je comprends votre souci. Ce qui nous préoccupe, c'est la condition dans laquelle se trouve la marchandise en arrivant sur le quai de chargement, voilà où commence votre juridiction. Vous n'avez pas à dire qu'une marchandise doit être emballée à la machine ou à la main ou quoi que ce soit du genre.

Le président: Monsieur Hoskins.

M. Hoskins : Cela se fait déjà en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada selon laquelle toute manutention à quai, chargement ou déchargement de navire, doit se faire en conformité de tous les règlements concernant la prévention de la pollution. Cette loi ne touche cependant pas aux divers aspects de stockage en citerne, de conditions à l'usine ou à l'entrepôt et ainsi de suite. Dès le moment où les marchandises entrent dans le domaine du transport, ce sont les règlements fédéraux qui s'appliquent, ce qui signifie qu'il n'y a pas juridiction. Nous croyons qu'il pourrait en être ainsi dans le cas du présent projet de loi.

Le président: Monsieur Penner.

M. Penner: Vos arguments ont certes leur mérite. Je crois que la zone délicate dont vous avez parlé concerne probablement l'application raisonnable de la loi. Je crois que dans le cas de bien des produits, les lois existantes suffiraient. Cependant, il me semble que cette loi serait utile dans le cas de certains produits où le gros de l'emballage se fait à l'usine et où les derniers préparatifs se font dans la zone de transport, d'après la terminologie de l'ACM; il pourrait ne s'agir, par exemple, que de renforcer à l'aide de courroies métalliques la caisse dans laquelle se trouvent contenues les marchandises. Il se pourrait fort bien qu'on ait fait à l'usine certaines erreurs qui accroîtraient le danger que peut présenter ce produit pendant son transport. Je sais bien qu'il ne peut s'agir que d'un nombre très restreint de produits. Il me semble alors qu'on devrait prévoir, dans la loi, des dispositions pour ces genres de produits où il existe une relation directe entre la solidité du contenant et son transport . . . peut-être ne s'agit-il guère d'un nombre important de produits, mais je n'en suis pas sûr.

M. Hoskins: Monsieur le président, nous espérons . . .

Le président: Oui, monsieur Hoskins.

M. Hoskins: . . . qu'en vous servant de nos amendements proposés où le mot «emballage» signifie:

tout ce qui enveloppe, contient ou protège des marchandises

[Text]

—that is on page five—that would prevent the concern you have for just strapping, or whatever, but would in fact be related to the receptacle or the container in which the goods were.

Mr. Toye: That gives you jurisdiction on all the packaging that is designed to protect or contain or facilitate the transportation of the goods—like the carton, not just the strapping, the carton itself would be included.

Mr. Hoskins: To make sure that it would withstand the hazards of transport. That is on page five.

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: I would like to ask a question about the inspectors. Again, your brief was similar to CMA's. Your brief questions the ability of an inspector to make wise decisions. As I understand the bill, there would be no one inspector who would be expected to carry out all the duties designated for inspectors in the legislation. There will be specialists with training and experience in certain areas. Why is it that you think an experienced trained inspector would be unable to determine what constitutes reasonable and probable grounds for taking action?

Mr. Hoskins: Are you suggesting that in an incident there will be several inspectors arrive for this, under the regulations under this proposed act?

Mr. Penner: What I am saying is that one inspector would not be expected to have competence in all the areas, there would be specialization among the inspectors.

Mr. Toye: I am not so concerned about whether or not an inspector can decide whether the danger is sufficiently great that some kind of order or direction must be made. What I think is that, that having been decided, the question is what are we going to do? And out of a dozen, or maybe more, different alternative paths, which one offers the greatest likelihood of seeing our way safely through this danger period? I think that is a very critical exercise of judgement, it should not be exercised except with great care and if possible, before you do this you should consult with all the people who are concerned so that you know what all the facts are. The grave danger here is that a person will come forward and, based on his own knowledge, and incomplete knowledge, start giving orders. That represents the grave danger. I think, if we wanted to do the research, we could produce many, many cases where people have come on the scene who were relatively expert in the kind of product that was being shipped and the means of transport that were being used and they started making orders, but they had limitations and the decisions they made were not the wisest and, as a result, the danger and the damage were both significantly increased. It is the nature, it is the fallibility of human beings.

The Chairman: Mr. Hoskins.

Mr. Hoskins: We already have considerable confusion and concern now in incidents, because you have local authorities, the fire chief and all his people are there, the provincial fire

[Translation]

... cela se trouve à la page 5... que cela pourrait dissiper votre inquiétude concernant de simples coûts ou une armature ou quelque chose du genre, mais que cela se rapporte plutôt au réceptacle ou au contenant où se trouvent les marchandises.

M. Toye: Ce qui vous donne juridiction en matière de tout emballage destiné à protéger ou contenir des marchandises ou en faciliter le transport, ce qui signifie que le contenant de carton lui-même, par exemple, serait compris et non seulement les courroies de renfort.

M. Hoskins: De façon à ce que le tout puisse résister aux dangers du transport. Cela se trouve à la page 5.

Le président: Monsieur Penner.

M. Penner: Je vais poser une question concernant les inspecteurs. Encore une fois, votre mémoire se rapproche de celui de l'ACM. D'après votre mémoire, vous doutez qu'un inspecteur puisse prendre de sages décisions. Si j'ai bien compris le projet de loi, il n'y aurait pas qu'un inspecteur duquel on exigerait qu'il fasse tout le travail imposé à divers inspecteurs, d'après le projet de loi. Il y aurait des spécialistes, instruits et expérimentés dans certains domaines. Pourquoi croyez-vous qu'un inspecteur instruit et expérimenté serait incapable de décider ce qui constitue un motif suffisant et raisonnable pour prendre certaines mesures?

M. Hoskins: Voulez-vous dire que dans le cas d'un incident, plusieurs inspecteurs arriveraient sur les lieux à ce propose en vertu des règlements et de la loi proposée?

M. Penner: Je dis qu'il ne faut pas s'attendre à ce qu'un inspecteur seul soit compétent dans tous les domaines, que les inspecteurs se partageraient certaines spécialités.

M. Toye: Peu importe qu'un inspecteur puisse ou non décider si le risque est suffisamment grand pour qu'il doive prendre une décision ou l'autre. Enfin, ayant pris cette décision, il reste à savoir ce qu'il faut faire, et d'une douzaine ou plus de solutions de rechange qui s'offrent, laquelle nous permettrait le mieux de sortir sans trop de dégâts de cette période dangereuse? Voilà le genre de situation où il faut vraiment exercer son jugement, qui doit être exercé en prenant toutes les précautions et, si c'est possible, avant de prendre toute décision, il faudrait consulter tous les intéressés de façon à connaître tous les faits. Le danger le plus grave est le suivant: une personne s'avance et, se fiant à ses propres connaissances d'ailleurs incomplète, se met à donner des ordres. Voilà le danger le plus grave. Si nous voulions faire ce genre de recherches, je crois que nous pourrions trouver de très nombreux cas où des gens sont arrivés sur les lieux, gens qui étaient en quelque sorte des experts dans le genre de produits transportés et dans les moyens de transport dont on se servait, qu'ils ont commencé à donner des ordres, que leur compétence était tout de même limitée et que les décisions prises n'étaient pas les meilleures; résultat, le danger et les dégâts en ont été augmentés d'autant. Enfin, c'est la nature humaine, c'est sa faillibilité.

Le président: Monsieur Hoskins.

M. Hoskins: Certains accidents ont déjà créé confusion et souci parce qu'il y a les autorités locales, le chef des pompiers et tous ses pompiers, ensuite arrive le responsable provincial

[Texte]

marshalls are there, and in addition to that, you may have the department of the environment from three levels of government, so we already have a great deal of confusion at the inspector level. This bill does not help to eliminate that, it helps to keep that confusion.

• 1030

Mr. Toye: We are only asking that he consult if it is possible, if it is practicable to do so.

The Chairman: Your last question, Mr. Penner.

Mr. Penner: Thank you, Mr. Chairman. Again we are talking about administering the legislation. An inspector consulting in the process of his duties, I would think a reasonable individual carrying out his assigned functions would want to have all the assurance that his decisions were necessary, that he was in fact acting in the public interest, protecting the public without transgressing upon the rights of the company to produce their product and distribute it and do something that was superfluous and unnecessary. Do we put this in the legislation, the need to consult? Surely that is an administrative responsibility and it would to my mind be very awkward to put it into the legislation as such.

My final question is on your reference to an appeal mechanism. Where the inspector has issued an order you want the right to appeal, could you explain to the committee what sort of appeal mechanism you have in mind?

The Chairman: Mr. Toye.

Mr. Toye: There were two things we had in mind. One is review and the other is appeal. The appeal mechanism would apply in those cases where it is not immediately urgent to do something and therefore, "let us not do that immediately; let us go to somebody else and ask whether we really should be doing this." In those cases where there really is a tremendous urgency to do something, we cannot have an appeal process, but what we can have is a review process. Otherwise, the person who makes the decision can become very arbitrary. He is not accountable. We are saying that after he has made the decision and everybody has carried it out, now we can say, "Look, remember we told you that that was the wrong thing to do. Now let us take it to a referee and let him *post facto* tell you that this was the wrong thing to do." We think that will have a very desirable effect. Hopefully maybe the appeal and the review procedures will never have to be used, but the fact that they are there is going to make people more amenable to listening to what the problems are.

Mr. Penner: I find that a convincing argument, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Penner.

Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman. I start off with a comment made in two instances. First, when he referred to page 4 and I believed talked about handling and packaging, the witness indicated that the French version was

[Traduction]

des incendies, sans oublier les représentants des trois niveaux de gouvernement en matière d'environnement, ce qui signifie qu'au niveau de l'inspecteur, il y a déjà toute une confusion. Enfin, le présent projet de loi, loin d'aider à éliminer ce genre de situation, ne fait que perpétuer cette confusion.

M. Toye: Nous demandons seulement qu'il y ait consultation si c'est possible et si c'est pratique dans les circonstances.

Le président: Votre dernière question, monsieur Penner.

M. Penner: Merci, monsieur le président. Encore une fois, il s'agit de l'administration ou de l'application de la loi. Un inspecteur, entreprenant des consultations dans le cadre de son travail, il me semble qu'une personne raisonnable accomplissant son devoir voudrait que tout puisse l'assurer que ses décisions étaient nécessaires, qu'elle agissait dans l'intérêt du public, protégeant ce même public sans léser le droit qu'a la compagnie de produire son produit et de le faire parvenir à destination; bref, qu'elle ne voudrait pas faire quelque chose de superflu, qui ne serait pas nécessaire. Devons-nous donc inscrire dans le projet de loi qu'il faut qu'il y ait consultation? Il s'agit là, me semble-t-il, d'une responsabilité administrative et ce serait plutôt gênant que d'inscrire une chose pareille dans une loi.

Ma dernière question porte sur ce mécanisme d'appel dont vous parlez. Vous voulez pouvoir en appeler de l'ordre donné par l'inspecteur; pourriez-vous expliquer au comité quel genre de mécanisme d'appel vous proposez?

Le président: Monsieur Toye.

M. Toye: Nous avons deux idées en tête: d'abord la révision, ensuite l'appel. Le mécanisme d'appel servirait pour les cas où il n'y a pas véritablement urgence, où l'on peut se dire: «Ne faisons pas cela immédiatement; allons voir quelqu'un d'autre pour savoir si on devrait vraiment faire ceci ou cela.» Dans un cas où le temps presse, où il y a urgence, il est impossible d'avoir une procédure d'appel, mais on pourrait avoir une procédure de révision. Sinon, celui qui prend les décisions peut faire les choses de façon plutôt arbitraire; il n'a de compte à rendre à personne. Nous proposons donc qu'après que cette décision aura été prise et tous s'y seront conformés on pourra quand même dire: «Écoutez bien, rappelez-vous que nous vous avons dit que c'était la chose à ne pas faire. Maintenant, allons voir l'arbitre qui nous dira, après le fait, que ce n'était pas là ce qu'il fallait faire.» Nous croyons que cela pourrait avoir un effet salutaire. Nous espérons évidemment n'avoir jamais à nous servir des procédures d'appel et de révision mais le fait que ces procédures existent facilitera certes le dialogue dans les cas problèmes.

M. Penner: Monsieur le président, je trouve cet argument fort persuasif. Merci.

Le président: Merci, monsieur Penner.

Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président. Je vais d'abord formuler deux observations. D'abord, en parlant de la page 4, et je crois qu'il était question de manutention et d'emballage, le témoin a bien dit que la version française

[Text]

not a literal translation of the English version, and secondly, on page 5, which concerned me more, there was a second reference, when it was suggested that there be an amendment to the English language but was not necessary because the French language version did not require that amendment or had already looked after it. It seems to me then there is a difference in substance rather than simply a question of literal translation. I wonder if the witness would expand on that.

The Chairman: I might just intervene to say that of course, it is impossible to translate literally a bill from . . .

Mr. Reid (St. Catharines): When you are talking about a matter that does require amendment in one version and not in the other, it is a matter of substance.

The Chairman: It may be a substantive difference, yes.

Mr. Toye.

Mr. Toye: Yes. Specifically, the words "safety marks" in English we have asked to be amended so that the words "precautionary information" are used to qualify all information to which safety . . . in other words, only that kind of information or data which is precautionary information is really a "safety mark" and that the words "precautionary information" are not there. But in the French version we have *indications de danger* and the expression in French is *toute information destinée à signaler les risques présentés par des marchandises dangereuse*, which to me is really equivalent to "precautionary information". It is another way of saying "all precautionary information". So in French the substantive amendment which we are requesting in the English version is already there and we do not feel that the French version requires any amendment whatsoever.

• 1035

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Then might I refer to a comment on page 3, where it is indicated by the association represented by the witnesses that where cleanups are necessary and where no fault is established, a request for reimbursement or cost recovery is requested by the industry from the Crown. I am assuming, since no converse comment is made, that where fault or negligence is found, the Crown may in effect recover from those responsible.

Mr. Toye: Definitely.

Mr. Reid (St. Catharines): There is no disputing of that fact.

Mr. Toye: No disputing that at all.

Mr. Hoskins: I guess our industry goes a lot further than that, sir, because across the country we have set up many equipment co-operative, which we share among our members, to help mitigate incidents such as an oil spill. For environmental purposes largely.

[Translation]

n'était pas une traduction littérale de la version anglaise et, deuxièmement, à la page 5, et cette question m'a préoccupé davantage, on a proposé de modifier la version anglaise, mais que ce n'était pas nécessaire dans le cas du texte français soit en raison de la nature même de la langue, soit que l'amendement y avait déjà été apporté. Il me semble donc qu'il y a là question de substance plutôt que question de simple traduction littérale. Je me demande si le témoin pourrait nous apporter quelques précisions.

Le président: Tout ce que je puis vous dire, c'est qu'il est absolument impossible de traduire littéralement un projet de loi . . .

M. Reid (St. Catharines): Lorsqu'il s'agit d'une question où l'on exige un amendement dans une version, mais qu'il n'est pas nécessaire d'en apporter à l'autre, il me semble que c'est une question de fond plutôt que de forme.

Le président: Oui, il se pourrait que ce soit une question de fond.

Monsieur Toye.

M. Toye: Oui. Plus précisément, nous avons demandé que dans le texte anglais l'expression «safety marks» soit remplacé par les mots «precautionary information» pour toute information ayant trait à la sécurité . . . en d'autres termes, seul le genre d'information ou de données concernant les précautions à prendre est véritablement un «safety mark» et les mots «precautionary information» ne s'y trouvent pas. Cependant, dans la version française nous avons «indication de danger». La version française «toute information destinée à signaler les risques présentés par des marchandises dangereuses» me semble correspondre parfaitement à l'expression anglaise *precautionary information*. C'est une autre façon de dire *all precautionary information*. L'amendement de fond que nous proposons pour la version anglaise du bill est donc superflu pour la version française, qui est suffisamment claire.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Je vais me reporter à la page 3 du rapport déposé par les représentants de l'association. D'après ce rapport, une société devrait avoir le droit de demander à la Couronne le remboursement des frais de nettoyage, s'il a été prouvé que les déversements ne sont pas dus à sa négligence. J'en conclus par conséquent que si la négligence d'une entreprise a été prouvée, la Couronne peut exiger le remboursement des frais de nettoyage.

M. Toye: Absolument.

M. Reid (St. Catharines): Vous dites que c'est incontestable.

M. Toye: Absolument incontestable.

M. Hoskins: Nous sommes même allés beaucoup plus loin, monsieur, puisque nous avons créé au Canada plusieurs coopératives d'équipement dont nos membres se partagent le matériel. Cela nous permet de limiter les dégâts causés à l'environnement, dans le cas de déversements d'hydrocarbures en particulier.

[Texte]

Mr. Reid (St. Catharines): Then having established that, Mr. Chairman, I recall that the witnesses on more than one occasion indicated they are in support of the general principles of the act. What we both want to do is to avoid or to eliminate, wherever possible, spills, mishaps, and costly mishaps, on the part of someone.

Where do you think the concern of the public begins? Only when it is placed in some final form or container aboard some carrier? It is not desirable to have some in-plant inspection before it reaches that stage?

The Chairman: Mr. Hoskins.

Mr. Hoskins: Under many of the provincial authorities now we have such vehicles as the Gasoline Handling Act of Ontario. Those acts at the provincial level, and some municipal legislation and regulation, already require what you are suggesting. The industry is not self-regulated as to its transportation now. Of course, on the railway side of the business it has a very large federal input from the Department of Transport; on the marine side, the Canada Shipping Act is very specific on how we handle our goods.

Mr. Reid (St. Catharines): I hear the comment made, just as it has already been made by the Canadian Manufacturers' Association and others, that there are far too many regulations already. However, I do not think any one of us can eliminate our responsibility because we think someone else is covering that field; if there is conflict somehow, some way, we have to overcome that.

Let me put it this way: Do I understand your association to say that you do not want any intervention on the part of this government through this legislation with respect to handling or packaging in-house because there are different types of packaging that you might have placed in storage for movement from one part of a plant to another, that sooner or later you have to decide on a mode of transport, and that too might determine the form of packaging? How would you define then when this government's responsibility begins?

Mr. Hoskins: David, I think, made an effort to do that earlier, sir, when he suggested that it begins at the point when the goods are entering a definite transportation sphere, when they are going to be moved from the plant. That is the moment when goods are being transported. But since you can affect the safety of the community by the kind of containers or packages, and by the way in which it is handled in the plant. He also included the fact that the device it was being moved in, the receptacle should also be included in the legislation. But not to go back into the plant beyond that package by which it would be transported.

• 1040

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): I use for my question two examples, Mr. Chairman and witness. I am talking about, for instance, a situation where there might be crossing over public roadway from one part of a plant to another. Are you suggesting that the public bearer would have no interest in that road

[Traduction]

M. Reid (St. Catharines): Cela dit, monsieur le président, il me semble que les témoins ont laissé entendre à plusieurs reprises qu'ils étaient favorables aux principes généraux de la loi. Nous avons donc en commun la volonté d'éviter ou d'empêcher, chaque fois que c'est possible, des déversements et des accidents coûteux pour tous.

A quel moment la sécurité publique entre-t-elle en jeu? Seulement à partir du moment où les produits dangereux placés dans des conteneurs sont chargés à bord d'un train, d'un camion, etc? Ne serait-il pas souhaitable de procéder d'abord à une inspection dans l'usine?

Le président: Monsieur Hoskins.

M. Hoskins: Il existe plusieurs lois provinciales relatives à l'inspection, comme par exemple la Gasoline Handling Act of Ontario. Outre les lois provinciales, il existe par ailleurs des règlements municipaux qui répondent à cela. En matière de transport, l'autoréglementation n'existe pas. Pour ce qui est du transport ferroviaire, il est évident que le ministère fédéral des Transports joue un rôle très important. Quant au transport maritime, nous devons nous conformer aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Reid (St. Catharines): L'Association des manufacturiers canadiens n'est pas la seule à déplorer la prolifération des règlements. Cependant, nous ne pouvons pas esquiver nos responsabilités sous prétexte que telle ou telle situation ne relève pas de notre compétence. En cas de litige, nous devons pouvoir nous entendre.

Je vais poser ma question ainsi: si j'ai bien compris, votre association préconise la non-intervention du gouvernement en matière de manutention et d'emballage à l'usine, dans la mesure où certains types d'emballage sont conçus en fonction du transport inter-usine, c'est-à-dire sont déterminés par le mode de transport? Où commence, selon vous, la responsabilité de ce gouvernement?

M. Hoskins: C'est ce que David a essayé d'expliquer tout à l'heure. La compétence du gouvernement commence à partir du chargement des produits pour l'expédition. Cependant, la nature des conteneurs, des emballages ou les activités de manutention à l'usine peuvent être des facteurs déterminants pour la sécurité publique. Il a aussi indiqué que non seulement l'emballage, mais encore le conteneur dans lequel un produit doit être transporté, devrait être visé par la loi.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, messieurs les témoins, je vais citer deux exemples afin de clarifier ma question. Supposons que pour transporter des produits dangereux d'un bout de l'usine à l'autre, il faille emprunter une route publique. La sécurité publique n'est-elle pas déjà en jeu?

[Text]

crossing? Should that packaging then be in the same form as if the transportation were to be from one end of the country to another?

The Chairman: Mr. Toye.

Mr. Toye: I do not think I quite understood the question.

Mr. Reid (St. Catharines): It might not apply in your particular industry because I rather gather that most of your products are shipped in bulk quantities, but that was the second portion of my question.

Yesterday, with the CMA, we were talking pretty much the same thing because their concerns are similar to yours with respect to packaging and handling, and the avoidance of interference by too many agencies in that particular portion of their operations. Their position was that, if they came in contact with the public, even by way of crossing the street from one part of the plant to another, then the public interest would prevail. Do you agree with that?

The Chairman: Mr. Toye.

Mr. Toye: I do not know. Certainly if it is construed as transportation I would say, yes; but, for example, we might have a process line over a street. I do not think the movement of product or materials through that process line from one part of the plant to another, even though it occurs over a public street, really should be under the jurisdiction of this act. I do not really think you want it to be under this act.

The Chairman: What if it moves by vehicle across that street or roadway?

Mr. Toye: Well, if it moves by vehicle, then, yes I would agree with that. It is transportation.

The Chairman: Final question, Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): That leads me to the final question and the second portion in that very same aspect. On page 5, where you talk about packaging and the reference to limiting packaging, it did exclude "a container or vehicle" and I recognize that probably you would use tank trucks, tank vehicles, for the transporting of many of your commodities. Would you really exclude those from the provisions of this act?

Mr. Toye: Tank trucks?

Mr. Reid (St. Catharines): Yes. On page 5,

... but does not include a container or vehicle.

And I am talking about tank vehicles.

Mr. Hoskins: Oh, only by definition of a package, sir. We are not excluding from the Act.

Mr. Toye: It is a means of transport and it would be subject to the act—a tank truck or a tank car.

Mr. Hoskins: We are just excluding them from the definition of the word "package", sir, ...

Mr. Toye: Yes.

Mr. Hoskins: ... not from the act.

[Translation]

Ne devrait-on pas utiliser le même emballage que pour une expédition à l'autre bout du Canada?

Le président: Monsieur Toye.

M. Toye: Je ne comprends pas très bien la question.

M. Reid (St. Catharines): Le problème ne se pose peut-être pas dans votre cas puisque la majorité des produits pétroliers sont expédiés en vrac; mais cela m'amène à la deuxième partie de ma question.

Nous avons rencontré hier les représentants de l'Association des manufacturiers canadiens. Leurs préoccupations en matière d'emballage, de manutention et de sur-règlementation sont comparables aux vôtres. Selon eux, la sécurité publique est en jeu à partir du moment où il y a une seule rue à traverser pour se rendre d'une extrémité de l'usine à l'autre. Êtes-vous d'accord là-dessus?

Le président: Monsieur Toye.

M. Toye: Je ne sais pas. Je suis d'accord s'il y a véritablement transport de marchandises. Par contre, si on utilise une voie de service qui enjambe une rue passante, par exemple, je ne crois pas que l'on puisse invoquer cette loi. Je ne pense pas que cela soit souhaitable.

Le président: Et si cette rue est empruntée par un véhicule qui transporte ces marchandises?

M. Toye: A ce moment-là, il y a véritablement transport de marchandises et la loi doit s'appliquer.

Le président: Une dernière question, monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Ce sera ma dernière question. A la page 5 de votre rapport vous dites que la présente définition de l'«emballage» exclut «les véhicules et les conteneurs.» Vous utilisez je crois des camions et des wagons-citernes pour le transport de vos produits. Pensez-vous qu'il faille les exclure de ce projet de loi?

M. Toye: Les camions-citernes?

M. Reid (St. Catharines): Oui. Cette citation se trouve à la page 5,

La présente définition exclut les véhicules et les conteneurs.

Il s'agit ici des véhicules à citernes.

M. Hoskins: Nous disons seulement que la définition de l'emballage ne s'applique pas aux véhicules. Cela ne signifie pas qu'ils soient exclus de la loi.

M. Toye: Tous les moyens de transport sont assujettis à la loi, qu'il s'agisse de camions-citernes ou de wagons-citernes.

M. Hoskins: Nous disons simplement que les véhicules et les conteneurs ne sont pas définis comme des «emballages».

M. Toye: Oui.

M. Hoskins: ... mais cela ne veut pas dire qu'ils soient exclus de la loi.

[Texte]

Mr. Toye: That is all. They would still be subject to the act.

Mr. Reid (St. Catharines): And then, Mr. Chairman, use that same form or same type of vehicle for transporting from one facility to another more or less in-plant or in-house?

Mr. Hoskins: Provided it crossed a public street?

Mr. Reid (St. Catharines): That is right.

Mr. Toye: Yes, I would say so.

Mr. Hoskins: Surely.

Mr. Reid (St. Catharines): Thanks for now, sir.

The Chairman: Thank you. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Toye, on page 5, line 4, you say:

... but would not cover activities which are normally considered to be storage or production.

Then, down in line 8:

This definition covers stationary storage facilities as well as more portable ...

Do you now mark the storage tanks on your various properties? Are they marked with any type of placard in case there is a fire and the fire department come in? Is there anything on those big tanks that you have now?

• 1045

Mr. Hoskins: Some of them are marked and some of them are not.

Mr. Turner: Why are they not all marked if you are interested in safety?

Mr. Hoskins: May I respond to that, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Hoskins.

Mr. Hoskins: Most of the material in those tanks is of a nature in which the industry provides its own fire-fighting services, both with equipment in the plant and with trained fire crews. We do not rely, to my knowledge, for that type of storage anywhere in Canada in the refining side of our business, on local firefighting services.

Now, regarding the marketing side of our business where the tanks are smaller, amongst agents and service stations, and so on, out in the community, those facilities are generally underground, if it is a service station, or else they are at a terminal. So those come under local firefighting jurisdiction but not so in refineries. We provide that service ourselves.

Mr. Turner: Okay. You supply your own firemen. Do you communicate to the local fire departments in the event of a fire what they should do to supplement your fire fighting personnel?

Mr. Hoskins: Yes. I know from my own personal experience, having worked in the industry, that refineries do have very regular contact with fire-protection officers in the communities in which they are located.

[Traduction]

M. Toye: Justement. Ils sont assujettis à la loi.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, la loi s'applique donc si on les utilise pour transporter des produits, d'un bout de l'usine à l'autre?

M. Hoskins: Au cas où il faut emprunter une route publique?

M. Reid (St. Catharines): C'est exact.

M. Toye: Oui, je le crois.

M. Hoskins: Certainement.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur.

Le président: Merci. Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le Président, monsieur Toye, au deuxième paragraphe de la page 5 de votre rapport, vous dites:

... mais non pas celles que l'on considère normalement comme étant l'emmagasinage et la production.

Et plus loin:

Cette définition s'applique à des installations d'emmagasinage sur place ainsi qu'à des articles plus portatifs ...

Vos réservoirs d'emmagasinage portent-ils des inscriptions? Ces réservoirs portent-ils une inscription qui permettrait d'accélérer l'intervention des pompiers en cas d'incendie?

M. Hoskins: Certains réservoirs portent une inscription, d'autres non.

M. Turner: Puisque vous voulez assurer la sécurité publique, pourquoi tous ces réservoirs ne portent-ils pas d'indication?

M. Hoskins: Puis-je répondre à cette question, monsieur le président?

Le président: Monsieur Hoskins.

M. Hoskins: En raison du caractère particulier du contenu de ces réservoirs, ce sont les sociétés pétrolières elles-mêmes qui fournissent leur matériel de lutte contre l'incendie et instruisent leurs propres pompiers. A ma connaissance, je pense qu'aucune raffinerie canadienne n'a jamais fait appel aux services locaux de pompiers.

Quant aux produits pétroliers qui sont commercialisés, les réservoirs sont plus petits et sont répartis entre plusieurs concessionnaires et stations services. Dans le cas de celles-ci, les réservoirs sont généralement enfouis sous terre ou bien entreposés dans un terminal, et relèvent donc de la compétence des services locaux de pompiers. Ce n'est pas le cas pour les raffineries. Nous assurons nous-mêmes nos propres services de pompiers.

M. Turner: D'accord. Vous avez vos propres pompiers. En cas d'incendie, vous mettez-vous en rapport avec les services locaux de pompiers et leur indiquez-vous quoi faire pour vous aider?

M. Hoskins: Oui. Par expérience personnelle, puisque j'ai travaillé dans une raffinerie, je sais que celles-ci entretiennent des rapports réguliers avec le service des pompiers de la localité où elles sont installées.

[Text]

Mr. Turner: On page 5 in the final paragraph you say:

The bill, therefore, purports to regulate signs urging people to buy a particular brand of gasoline.

What do you mean by that statement? There is no difference in gasoline. I worked on the railroad and we switched the cars at the White Rose Refineries in Petrolia, Ontario. We switched there all day and came out of there at night. We had 60 cars of gasoline and they all came out of the same refinery. Now, do not try to kid me.

Mr. Hoskins: The purview of our association, sir, is environmental conservation and product quality is not something we would want to respond to. But there are some differences.

Mr. Toye: But really what I meant is that unless you put in the definition of the word "safety mark" some clause restricting the meaning to only that kind of information that is really precautionary information, it applies also to sales information. So if our delivery trucks that move through the community have a great big sign on the side, saying, Buy XYZ Company's gasoline because it is good for your car, the definition is broad enough to include that kind of information. And we did not think that was the intent. We think you only intended to cover what we call precautionary information.

And as I pointed out, to the other hon. member, the French version is so restricted. We think the English version should also be so restricted.

Mr. Turner: When railcars are loaded at your refinery you put a card on the side of the car and it says, "gasoline, propane, butane, handle with care." Now, what other information is on that triangle?

The Chairman: Mr. Hoskins.

Mr. Hoskins: Well, the card itself indicates whether it is explosive, inflammable or a combustible. There are categories now under the railway regulations.

Mr. Turner: I think Mr. Toye said that experts on the scene could be asked for the proper information to control the problem. Does your organization now operate a central information control body where fire chiefs or police chiefs can get the information they need in case of an accident? And this must be operated 24 hours a day. Do you have such a bureau?

Mr. Toye: I think Mr. Hoskins can tell you more about that particular facility in our industry.

The Chairman: Mr. Hoskins.

Mr. Hoskins: You are asking if we have this 24-hour emergency service?

Mr. Turner: Yes. If a train has 100 cars of various products that you make and it is travelling and something happens and there is 34 cars go in the ditch, is there any place that the fire chief, the police or somebody in that area can call and say, we have a problem, now what do we do?

Mr. Hoskins: We have, through our provincial and local contacts on the oil side of the business, such a contact system.

[Translation]

M. Turner: Vers le haut de la page 6, vous dites que:

Le projet de loi prétend donc réglementer les affiches publicitaires qui encouragent les gens à acheter une certaine marque d'essence.

Qu'entendez-vous par là? Il n'y a aucune différence entre les diverses marques d'essence. J'ai moi-même été cheminot et je travaillais à l'aiguillage de Petrolia, en Ontario, où arrivaient les wagons de la raffinerie White Rose. Nous travaillions toute la journée jusqu'à 10 h du soir et nous aiguillions parfois 60 wagons qui venaient tous de la même raffinerie. Alors, n'essayez pas de me la faire.

M. Hoskins: Notre association s'occupe monsieur, de la conservation de l'environnement et non pas de la qualité des produits pétroliers. Néanmoins, je crois qu'il existe des différences entre les diverses marques d'essence.

M. Toye: Si vous n'ajoutez pas à la définition des «indications de danger» une clause restrictive précisant qu'il ne s'agit que des indications destinées à signaler les risques, cela signifie qu'elle s'applique également au niveau de la vente. La définition prévue par ce projet de loi est tellement vague qu'elle peut aussi bien s'appliquer à toute affiche publicitaire placardée sur le côté d'un camion de livraison, comme: «Achetez l'essence de telle ou telle société parce qu'elle est meilleure». Nous pensions que cette définition ne portait que sur les indications destinées à signaler tous les risques.

Je l'ai déjà dit à l'honorable député, la version française contient déjà cette restriction. Nous pensons qu'il devrait en être de même pour la version anglaise.

M. Turner: Tous les wagons chargés dans votre raffinerie portent une inscription indiquant «essence, propane, butane, manipulez avec soin.» Quels autres renseignements sont-ils mentionnés sur cette inscription?

Le président: Monsieur Hoskins.

M. Hoskins: L'inscription indique la nature du combustible, et précise qu'il est explosif ou inflammable. Les règlements relatifs aux sociétés de chemin de fer définissent déjà plusieurs catégories de produits.

M. Turner: M. Toye a parlé de la nécessité d'obtenir certains renseignements auprès des spécialistes locaux. Votre association est-elle dotée d'un bureau central de renseignements auprès duquel les chefs de police et les pompiers pourraient obtenir 24 heures sur 24 les renseignements nécessaires en cas d'accident? Existe-t-il un tel bureau?

M. Toye: Je crois que M. Hoskins pourra vous expliquer cela mieux que moi.

Le président: Monsieur Hoskins.

M. Hoskins: Vous voulez savoir si nous disposons d'un service d'urgence qui fonctionne 24 heures sur 24?

M. Turner: Oui. Supposons qu'un train de 100 wagons transportant différents produits pétroliers en provenance de votre raffinerie ait un accident et que 34 wagons déraillent. Existe-t-il un centre de renseignements que les pompiers ou la police locale pourraient contacter en cas de besoin?

M. Hoskins: Il existe un réseau provincial et local de communication entre les différentes composantes des secteurs

[Texte]

And through the chemical side of our business we have an organization called TEAP, Transportation Emergency Assistance Plan. So that type of information is available to local fire chiefs across Canada.

• 1050

Mr. Turner: Recently in London, Ontario, we had a spill, and obtaining fast information about the contents of many of the 34 derailed cars was also a problem. Specialists from the Dow Chemical Company in Sarnia were contacted, and reached the scene midway between Komoka and High Park within 45 minutes. Chief Currie said they told him to go through the train's manifest, a list of cargo, and not to battle the fire until he knew what was in there. The conductor, he is the one with the manifest, is away back 102 cars. We need something better than this.

We have already had a spill at Mississauga, and seven months later we still have the same problem. Nobody knows what to do. What is your organization going to do to correct this situation so that immediately something happens, we call somebody and say, use this type of foam, or use this type, for this accident? Nobody seems to know, and this is sad when we have two accidents out west and we are still groping around in the dark. Nobody is making a move, and even this bill will not correct the situation. In my opinion this bill is not tough enough on these big companies, especially the oil companies.

The Chairman: Mr. Hoskins. Mr. Toye.

Mr. Toye: I think I said earlier to this gentleman asking a question over here, that in any given situation, in any particular crisis, there will be many, many alternative courses and it is very, very difficult in each given situation to know which one is going to be the best. That is the reason you just cannot have it all in a manual saying that for this kind of a situation—first of all, so many different situations can arise, but even if you could classify them, you could not really say, well—we should do this or we should do that.

I think you really have to take most these situations as they come, ask questions, find out what we really ought to be doing and consult as many people as you possibly can. There is no alternative. I do not think there is any machine or computer which you are going to be able to set up, no matter how big and how elaborate, that is going to give you the answers to your questions right on the spot. I think that is an impossible demand, unfortunately.

The Chairman: Your last question, Mr. Turner.

Mr. Turner: We have been very lucky; nobody lost his life, but it is a possibility. Here is the fire chief—Bill C-18 now before the Canadian Parliament, which is designed to force better labelling and identification of dangerous transported products—and Chief Currie said:

It is difficult for local fire departments to get along without advice from specialists such as those from chemical and other companies.

[Traduction]

pétrolier et chimique. Pour ce dernier, il existe un organisme du nom de TEAP, Transportation Emergency Assistance Plan. Les renseignements sont à la disposition de tous les services de pompiers au Canada.

M. Turner: Un déversement d'hydrocarbures s'est produit récemment à London, en Ontario et il a été difficile d'obtenir rapidement des renseignements sur le contenu des 34 wagons qui ont déraillé. Des spécialistes de la Société Dow Chemical à Sarnia ont été contactés et sont arrivés en moins de 45 minutes sur les lieux de l'accident, entre Komoka et High Park. Ils ont demandé au chef Currie de ne rien entreprendre avant d'avoir pris connaissance du chargement du train. Or, le chef du train qui détenait la liste des produits transportés se trouvait 102 wagons plus loin. C'est ridicule.

Un accident grave s'est produit à Mississauga et 7 mois plus tard, le problème n'est toujours pas résolu. Personne ne sait que faire. Qu'est-ce que votre association entend faire pour remédier à cette lacune, afin qu'en cas d'accident, on sache immédiatement quel type de mousse carbonique ou autre utiliser? Personne ne semble le savoir. La situation est d'autant plus tragique que 2 accidents se sont déjà produits et que nous avançons toujours à tâtons dans l'obscurité. Aucune initiative n'est prise et ce bill lui-même ne résoudra pas le problème. J'estime qu'il n'est pas suffisamment strict, surtout à l'égard des grosses sociétés pétrolières.

Le président: Monsieur Hoskins. M. Toye.

M. Toye: J'ai déjà expliqué à l'honorable député que les mesures à prendre varient en fonction de chaque accident et de chaque situation. Il est donc difficile de prévoir quelles seront les mesures les plus efficaces. C'est la raison pour laquelle il est impossible de rédiger un manuel énumérant les mesures à prendre dans tel ou tel cas, puisqu'il faudrait bien sûr commencer par énumérer tous les cas imaginables.

Je crois que dans chaque cas, il est nécessaire d'interroger et de consulter le plus grand nombre de spécialistes possible afin de savoir quelles sont les mesures à prendre. Nous n'avons pas le choix. Aucun ordinateur aussi précis et perfectionné soit-il, ne pourra vous donner immédiatement les réponses que vous attendez. C'est vraiment dommage, mais cela ne peut se faire.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Turner.

M. Turner: Nous avons eu beaucoup de chance puisque ces accidents n'ont pas fait de victimes, mais cela pourrait fort bien arriver. Le Parlement canadien est actuellement saisi du bill C-18 qui vise à rendre plus stricts les règlements d'étiquetage et d'identification des produits dangereux. Voici ce que dit le chef Currie:

Avant d'intervenir, il est important que les services locaux de pompiers aient été informés par les spécialistes des compagnies de produits chimiques et autres.

[Text]

Now, this is what he is asking for: somebody has the information he needs. I think it is tragic. We have been lucky, but one of these times we are going to miss. We are going to lose a lot of lives and we will find something then. Why not do it now, before people lose their lives?

Mr. Hoskins: It is available, sir, and perhaps London, while it is a city with a lot of manufacturing, is not a particularly large city in our own industry, however, these contacts have been made in many locations and they can be made in London. If there is that kind of a request, there is normally response, and information is transferred.

Mr. Turner: Right after the Mississauga wreck, the fire chiefs in our area got together on their own and sought information, but here is a case right now. They still did not know what to do, because it was outside the jurisdiction of the City of London's fire chiefs.

Mr. Hoskins: Of course, the railway itself has a distinct responsibility as the carrier of such goods.

Mr. Turner: Everybody is blaming the other guy. What we want is one central location for somebody to call and say: This is what you do in this type of situation. This is what we have not got.

Mr. Hoskins: We will never have it, sir, we can never have that. These are accidents, emergencies, very unpredictable incidents, and you just will not have that. What we need are people trained to respond to emergencies, and when the emergency happens, to then meet that response with some type of decision making and equipment to mitigate the circumstances.

• 1055

Mr. Toye: The point that I am trying to emphasize is that in these events what happens is that there is no shortage of advice and when you call five different experts you get five different kinds of advice, all of which is in conflict with each other and each one has certain advantages and disadvantages, and somebody has to make a judgment as to which are the advantages that we are going to play for and which are the disadvantages which we are going to try to ignore?

Mr. Hoskins: The Department of Transport has set up an agency, Canutec, in which they are endeavouring to provide information to help mitigate the circumstances.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Mayer is next. If possible, I personally would like to have a minute to raise a couple of issues.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. I just have one brief concern here, which deals with your comments on Clause 11 of the bill, where you seem to indicate, if I interpret the structure of the language properly, that innocence would be a defence in terms of the regulations under this bill in that if a person was not aware, even though he was an executive officer or some kind of an operating officer of the company, what was going on he would not be subject to penalties as a result of a mishap. My understanding is that in

[Translation]

M. Currie voudrait bien savoir où trouver les renseignements dont il a besoin. C'est lamentable. Jusqu'à présent, nous l'avons échappé belle mais ce ne sera pas toujours ainsi. Nous attendons sans doute qu'un accident coûte la vie à un grand nombre de gens pour faire quelque chose. Pourquoi ne pas agir dès maintenant, avant qu'il y ait des victimes?

M. Hoskins: Ces échanges de renseignements ont eu lieu monsieur. Même si le secteur pétrolier n'est pas très important dans la ville de London, elle abrite de nombreuses autres usines. Ces échanges de renseignements ont eu lieu dans le cas de London. Chaque fois qu'une telle demande est enregistrée, les renseignements demandés sont normalement immédiatement communiqués.

M. Turner: Peu après l'accident de Mississauga, les chefs de pompiers de notre région se sont réunis de leur propre initiative pour demander des renseignements et des instructions. On ne leur a toujours pas dit que faire étant donné que la question ne relève pas de la compétence des pompiers de la ville de London.

M. Hoskins: La société de chemins de fer concernée a également des responsabilités précises à assumer.

M. Turner: Tout le monde se renvoie la balle. Nous voulons pouvoir nous adresser à un organisme central d'information afin de savoir que faire dans telle ou telle situation. Nous n'avons pas de tel centre.

M. Hoskins: Et nous n'en aurons jamais monsieur, ce n'est pas possible. Les accidents ont toujours un caractère imprévisible que, par définition, on ne peut pas prévoir. Ce dont nous avons besoin, ce sont des spécialistes prêts à répondre à n'importe quelle urgence, à prendre des décisions et à choisir le matériel qu'il faut dans chaque cas.

M. Toye: Ce que je veux souligner, c'est que dans ces circonstances on ne manque jamais de conseils et que 5 experts différents vous fourniront 5 conseils contradictoires, chacun comportant des avantages et des inconvénients. Quelqu'un doit donc déterminer quel conseil convient le mieux aux circonstances.

M. Hoskins: Le ministère des Transports a créé un organisme, Canutec, qui s'efforce de fournir les renseignements susceptibles d'atténuer la crise.

Le président: Merci monsieur Turner. Monsieur Mayer est le suivant. Je voudrais bien, si possible, disposer moi aussi d'une minute ou deux pour soulever quelques questions.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Je n'ai qu'un souci à formuler à l'égard de vos observations sur l'article 11 du projet de loi: Si j'en ai bien compris la teneur, l'ignorance de la loi devrait d'après vous être un moyen de défense au terme des règlements établis en vertu du Bill. Autrement dit, si quelqu'un n'est pas au courant de ce qui se passe, même s'ils s'agit d'un dirigeant ou d'un mandataire de la société, il ne devrait pas être passible d'une peine en conséquence. Il me semble que par cet article, on veut que

[Texte]

doing this the bill would be trying to pin somebody down, somebody that would assume responsibility, and my understanding of the law is that innocence of the law really is no defence. Do I interpret you right in what you are saying in this...

Mr. Hoskins: Yes...

Mr. Mayer: ... and, if so, why would you come with this kind of a concern, because it seems to me that unless you make somebody responsible for their actions or the actions of their company you are really not going to be able to interest people in behaving according to the regulations under this act?

Mr. Hoskins: We were not excusing the company from responsibility in the way we responded.

Mr. Toye: No, we are not excusing the company. This section is not directed at the company itself, it is directed at certain employees or officers or directors of the company, and we are saying that these people should not be inculpated or convicted unless they really know what is going on, and most of the time they do not know what is going on. Even some people who are participating in an activity, an employee, for example, might be helping to put particular goods onto a flatcar and these goods are not in accordance with the regulations. Now this employee does not know that the goods which he is putting on the flatcar are not in accordance with the regulations. Somebody else was responsible for that. His foreman just told him to load those goods on the flatcar, and he did it. But this provision says, well, he participated in it and he is guilty of an offence, and we are saying but that is unreasonable, that he really should know it is an offence and he should really be in a position to say, look, I am not going to do it because it is an offence.

Mr. Mayer: I understand your position and I see your point. I am not so sure that I would totally agree with you, but I certainly have some sympathy for what you are saying.

Mr. Hoskins: It is not unreasonable for the foreman to be charged or someone who is responsible.

Mr. Toye: That is right, someone who knew or should have known. You could add "should have known".

Mr. Mayer: Yes. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. I wonder if I might just, with the indulgence of the committee, raise a question with regard to the circumscribing of the powers of the inspectors and the suggestion that they must consult, and I do not think anybody would argue that consultation is necessary when it is reasonably possible. I think of a situation, for instance, where a prospective polluter also controls the media that would normally inform the public and if the consultation process goes on too long the public may not know because there are documented cases in this country where, in respect of prospective polluters who own the media, we found that their media interests have protected other interests of the same corporate structure and I wonder if you would not agree that that might, in certain instances, constitute a danger to the public.

Mr. Hoskins: It is hard to disagree with your statement.

Mr. Chairman: All right. There is one other point on page four. In your concern about the definition of dangerous goods

[Traduction]

quelqu'un assume la responsabilité et je crois que le droit ne permet jamais de plaider l'ignorance de la loi. Ais-je bien interprété vos propos...

M. Hoskins: Oui...

M. Mayer: ... et, dans l'affirmative, pourquoi adoptez-vous cette attitude? D'après moi, si l'on ne rend pas quelqu'un responsable de ses actes ou des actes de son entreprise on ne pourra convaincre les gens de se conformer aux règlements établis en vertu de la loi.

M. Hoskins: Nous ne cherchions pas ainsi à soustraire la société à ses responsabilités.

M. Toye: C'est vrai. Cet article ne vise pas la société elle-même, mais plutôt certains employés, mandataires ou dirigeants de la société. Nous estimons que ces personnes ne devraient pas être inculpées ou déclarées coupables à moins qu'elles ne sachent pertinemment ce qui se passe, ce qui n'est pas le cas la plupart du temps. Par exemple, un employé qui participe au chargement de marchandises sur un wagon plat peut fort bien ignorer que ces dernières ne sont pas conformes au règlement. Cependant, c'est quelqu'un d'autre qui en est responsable. Son contremaître lui a tout simplement ordonné de charger ces marchandises sur le wagon, et il s'exécute. Toutefois, aux termes de ces dispositions, il a participé à une infraction et en est donc coupable. Nous estimons que ce n'est pas raisonnable, il devrait savoir qu'il s'agit d'une infraction et être en mesure de refuser d'y participer.

M. Mayer: Je comprends ce que vous voulez dire. Je ne suis pas sûr d'être entièrement d'accord, mais je vois très bien où réside le problème.

M. Hoskins: Il serait juste d'inculper le contremaître ou quelqu'un qui est responsable.

M. Toye: Oui, quelqu'un qui sait ou qui devrait savoir. Vous pourriez ajouter les mots «qui aurait dû savoir».

M. Mayer: Oui. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer. Le Comité me permet-il de soulever une question au sujet de la restriction des pouvoirs des inspecteurs? On a dit estimer qu'il devrait consulter, et je crois que personne ne niera que la consultation est nécessaire quand c'est possible. Par exemple, je songe au cas où une société coupable de pollution tient sous sa coupe les media qui informent normalement la population. Si le processus de consultation prend trop de temps, la population peut demeurer dans l'ignorance. Il a été prouvé que dans certains cas, des media d'information avaient protégé les intérêts d'une société mère se rendant coupable de pollution. Ne croyez-vous pas que cela peut constituer un danger pour la population dans certains cas?

M. Hoskins: On ne pourrait certes pas disconvenir.

Le président: Très bien. Par ailleurs, à la page 4 vous vous opposez à ce que la définition de marchandises dangereuses

[Text]

you refer to salt for roads and lumber as a flammable solid. I do not know that it is terribly flammable, according to the definition in the act, but I have seen instances, for instance, where lumber trucks have been grossly overloaded and notoriously under-secured, the load that is, and I have seen instances where lumber, particularly in the raw state, has fallen off trucks and causes death as a result of traffic coming behind the truck, that sort of thing.

• 1100

Then you refer to the farmer who spreads humus on his land. I take it that you are talking about manure, and as a young fellow growing up on a farm I had an opportunity to spread quite a bit of it. Some would accuse me of still doing it by a different vehicle. I wonder if I would be grossly unfair in suggesting that in that paragraph maybe you are indulging in that exercise a wee bit yourself.

Mr. Hoskins: Not as long as you leave the word "environment" in the legislation.

The Chairman: I really do not believe that the Department of Transport is going to concern itself with the spreading of salt on highways, or farmers spreading manure on their land.

Mr. Toye: I agree with the chairman's comments, and I think I indicated that in the brief by saying that he is technically in violation. We really agree with the chairman that it is most unlikely that the government official in charge is really going to prosecute.

The Chairman: Okay. Thank you. I want to thank Mr. Hoskins and Mr. Toye for appearing here this morning and giving us the benefit of their knowledge and experience.

The committee will adjourn now until July 3 at 9.30 a.m. when we will hear from the police chiefs, and at 11 a.m. when we will hear from the fire chiefs. Thank you gentlemen. Meeting adjourned.

[Translation]

comprenez le sel répandu sur les routes et le bois d'œuvre inflammable. J'ignore si le bois d'œuvre peut être jugé inflammable aux termes de la loi, mais des camions ont déjà transporté une charge excessive et dangereuse de bois d'œuvre et il est arrivé que des billes se détache d'un camion et cause même des morts.

Vous mentionnez ensuite l'agriculteur qui répand de l'humus sur ses terres. Vous voulez sans doute dire du fumier; moi, j'en ai répandu pas mal quand j'étais jeune. Certains pourraient m'accuser de le faire parfois encore d'une autre façon. Trouveriez-vous malséant si je disais que vous en répandez un peu vous-même dans ce paragraphe?

M. Hoskins: Non, pourvu que vous laissiez le mot «environnement» dans le texte de loi.

Le président: Je ne crois pas que le ministère des Transports se préoccupera de l'épandage de sel sur les routes ou de l'épandage de fumier dans les champs.

M. Toye: J'en conviens, mais nous signalons dans notre mémoire qu'en théorie, ce sera une infraction. Nous admettons toutefois qu'il est fort peu probable que le fonctionnaire gouvernemental intente des poursuites dans ces cas-là.

Le président: Très bien. Merci. Je tiens à remercier M. Hoskins et M. Toye d'avoir comparu ce matin et de nous avoir fait profiter de leur savoir et de leur expérience.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'au 3 juillet à 9 h 30, réunion à laquelle il entendra les chefs de police, et à 11 heures, lorsqu'il entendra les chefs des services de pompiers. Merci, messieurs. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment:

Mr. A. D. Hoskins, President;

Mr. D. E. Toye, Chairman, Legal Services Committee.

De l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien:

M. A. D. Hoskins, président;

M. D. E. Toye, président, Comité des services juridiques.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Thursday, July 3, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 9

Le jeudi 3 juillet 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

CONCERNANT:

Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

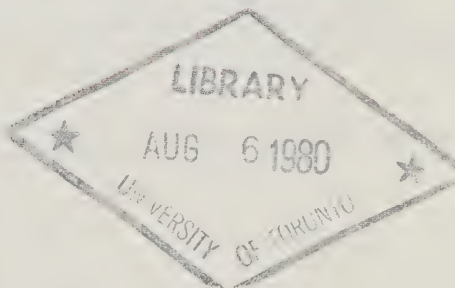
WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Deniger
Ellis
Fisher

Forrestall
Mackasey
Mayer
Mazankowski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

McDermid
McKenzie
McRae
Mitchell (Mrs.)
Penner

Roy
Sergeant
Towers
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, June 27, 1980:

Mrs. Mitchell replaced Mr. Benjamin;

Mr. Sergeant replaced Mr. Parker.

On Wednesday, July 2, 1980:

Mr. Forrestall replaced Mr. McCuish;

Mr. Mazankowski replaced Mr. Reid (*St. Catharines*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 27 juin 1980:

M^{me} Mitchell remplace M. Benjamin;

M. Sergeant remplace M. Parker.

Le mercredi 2 juillet 1980:

M. Forrestall remplace M. McCuish;

M. Mazankowski remplace M. Reid (*St. Catharines*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 3, 1980
(13)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:36 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Maltais presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Ellis, Fisher, Forrestall, Maltais, McDermid, Mrs. Mitchell, Messrs. Sargeant and Turner.

Witnesses: From The Canadian Association of Chiefs of Police: Chief D. T. Crosbie, Belleville Police Department, Chairman, Traffic Committee; Chief J. W. Ackroyd, Metro Toronto Police, Chairman, Law Amendments Committee; Chief D. K. Burrows, Peel Regional Police, Brampton. Fire Chief Bernard Bonser, Toronto Fire Department, The Canadian Association of Fire Chiefs.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Crosbie made a statement and, with the witnesses, answered questions.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on Thursday, May 8, 1980, the Chairman authorized that the brief submitted by the Canadian Association of Chiefs of Police be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-7"*).

At 11:05 a.m., the sitting was suspended.

At 11:15 a.m., the sitting resumed.

Mr. Bonser, from The Canadian Association of Fire Chiefs, made a statement and answered questions.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on Thursday, May 8, 1980, the Chairman authorized that the brief submitted by the Canadian Association of Fire Chiefs be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-8"*).

At 12:17 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m., Monday, July 7, 1980.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 3 JUILLET 1980
(13)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 36 sous la présidence de M. Maltais (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Ellis, Fisher, Forrestall, Maltais, McDermid, M^{me} Mitchell, MM. Sargeant et Turner.

Témoins: De l'Association canadienne des chefs de police: Chef D. T. Crosbie, Service de police de Belleville, président, Comité du trafic; Chef J. W. Ackroyd, Police du Toronto métropolitain, président, Comité des amendements législatifs; Chef D. K. Burrows, Police de la région de Peel, Brampton. Chef des pompiers Bernard Bonser, Service des incendies de Toronto, l'Association canadienne des chefs de pompiers.

Le Comité reprend l'étude du bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Crosbie fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du jeudi 8 mai 1980, le président autorise que le mémoire présenté par l'Association canadienne des chefs de police soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*voir Appendice «TRPT-7»*).

A 11 h 05, le Comité suspend ses travaux.

A 11 h 15, le Comité poursuit ses travaux.

M. Bonser de l'Association canadienne des chefs de pompiers fait une déclaration et répond aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du jeudi 8 mai 1980, le président autorise que le mémoire présenté par l'Association canadienne des chefs de pompiers soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*voir Appendice «TRPT-8»*).

A 12 h 17, le Comité suspend ses travaux jusqu'au lundi 7 juillet 1980, à 20 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, July 3, 1980

• 0935

[Text]

The Vice-Chairman: Order. We shall resume consideration of Bill C-18, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods. We shall resume consideration of Clause 2.

On Clause 2—Definitions

The Vice-Chairman: I welcome the delegation from the Canadian Association of Chiefs of Police. I will introduce Chief Crosbie and ask him to introduce the members of his delegation.

Please excuse my English, I use French normally, and I will use my mother language during this meeting. Alors, je demanderais au chef Crosbie, peut-être, de faire une déclaration préliminaire et de nous présenter son équipe. Par la suite, il pourra nous faire part de son rapport. Ensuite, on aura une période de questions.

Mr. D. T. Crosbie (Chairman, Traffic Committee, Canadian Association of Chiefs of Police): Mr. Chairman, members of the Standing Committee on Transport, the Canadian Association of Chiefs of Police appreciates the opportunity to make comments on Bill C-18, the Transportation of Dangerous Goods Act. I act in my capacity as chairman of the Canadian Association of Chiefs of Police, traffic committee. With me today is Chief of Police Jack Ackroyd, Metro Toronto Police, who is Chairman of the law amendments committee of the Canadian Association of Chiefs of Police. We have also asked Chief Douglas Burrows of the Peel Regional Police force to accompany us, as he has probably the most expertise in the problems arising out of the transportation of dangerous goods in Canada. We brought Chief Burrows along because he was the chief when the Mississauga incident occurred, and I am sure he will be prepared to answer any questions that you may wish to ask.

We do not intend to read our brief; rather, we will mainly make comments on some sections of it.

The first point we raise is the issue as to whether or not the passing of this bill will render all related provincial legislation ultra vires. Possibly, when this bill gets to third reading, the legal staff of the Ministry of Transport could clarify this item. I am sure you will understand that there are concerns in all provincial legislatures about the transportation of dangerous goods, particularly on highways.

Clause 2, the bill's interpretation section, refers to a "shipping document". that means any document that accompanies dangerous goods. We believe there should be provision in the act for a copy of the shipping document to be available in the event that the copy being transported with the goods is destroyed. This would make it possible to determine what is being transported, its origin and destination, so that officials

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 3 juillet 1980

[Translation]

Le vice-président: La séance est ouverte. Nous reprenons l'étude du bill C-18, «Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses». Nous reprenons l'étude de l'article 2.

Article 2—Définitions

Le vice-président: Nous avons le plaisir d'accueillir la délégation de l'Association canadienne des chefs de police. Je vous présente M. Crosbie, à qui je demanderais de bien vouloir nous présenter les membres de sa délégation.

Je vous prierais de m'excuser pour mon anglais, je m'exprime normalement en français et, pour le restant de la séance, j'utiliserai ma langue maternelle. So I will ask Mr. Crosbie if he has an opening statement and I will ask him to introduce the members of his team. Then, he will be in a position to inform us about his brief and we will go on to questioning.

M. D. T. Crosbie (président, comité de la circulation, Association canadienne des chefs de police): Monsieur le président, madame et messieurs les membres du Comité permanent des transports, l'Association canadienne des chefs de police est heureuse de profiter de l'occasion qu'il lui est offerte pour vous faire part de ses observations sur le projet de loi C-18, loi concernant le transport des marchandises dangereuses. Je suis ici aujourd'hui en ma qualité de président du comité de la circulation de l'Association canadienne des chefs de police. Je suis accompagné de M. Jack Ackroyd, chef des services de police de l'agglomération métropolitaine de Toronto et président du comité de l'Association canadienne des chefs de police pour la modification de la loi. Nous avons également demandé au chef des services de police de la région de Peel, M. Douglas Burrows, de nous accompagner parce que c'est probablement lui le plus qualifié sur les problèmes du transport des marchandises dangereuses au Canada. D'autre part, M. Burrows a dirigé les opérations lors de l'incident de Mississauga et je suis certain qu'il sera tout à fait prêt à répondre aux questions que vous souhaiterez lui poser.

Nous n'avons pas l'intention de lire notre mémoire; nous nous contenterons de vous signaler les éléments les plus importants de chacun de ces chapitres.

Premièrement, nous nous demandons si le président projet de loi ne risque pas d'invalider la législation provinciale sur cette question. A l'étape de la troisième lecture, les juristes du ministère des Transports devraient pouvoir nous donner des précisions sur ce point. Vous savez certainement que toutes les assemblées législatives provinciales se préoccupent du transport des marchandises dangereuses, notamment sur les routes.

L'article 2 du projet de loi, l'article d'interprétation, fait allusion à un «document d'expédition». Il s'agit là de tout document accompagnant des marchandises dangereuses. Nous pensons que la loi devrait prévoir la possibilité d'obtenir une copie du document d'expédition pour parer à l'éventualité de la destruction de l'exemplaire transporté avec les marchandises. On pourrait ainsi connaître la nature, l'origine et la destination

[Texte]

could solicit aid. The location of this copy should be available on a 24-hour basis, and a central repository of this type of information would be a valuable aid. Here we are probably thinking of a computerization system that would make retrieval of the consist immediately available.

Clause 3.(2) of the bill could have significant implications depending on what is intended by the term "registered". If it applies to the licensing, then all modes of transportation could be compelled to comply with the regulations made under the act. If, however, the term "registered" is restricted to apply to vehicle ownership, then this subsection would preclude all foreign modes of transportation from compliance with the act. We strongly feel that this clause must be clarified so that the regulations apply to all modes of transportation.

On clause 3.(5) of the bill, we raise the question of the exemption given to shipping vessels carrying bulk cargo under the Canada Shipping Act. We did not have sufficient time to research the current shipping act, but we feel this area should be investigated to make sure that adequate and acceptable controls do exist.

● 0940

Clause 6 of the bill—Punishment—we raise the issue in our brief that consideration should be given to imposing more severe penalties in the event of loss of life or serious bodily harm. Ladies and gentlemen, we do feel that this is an important thing, that the penalty section should be strengthened where there is loss of life or serious bodily harm and where it can be proved that the act has been contravened.

Clause 7—Ticket Offences—it is quite clear that it limits the laying of an information to an inspector. We deal with this later in Clause 14. This appears to eliminate any police officials from having enforcement authority, and we inquire, is this the intention of the legislation?

In Clause 8, we have noticed a softening in the provisions for a statutory defence. The accused party must establish only that he acted in good faith and took reasonable measures. Under the former Bill C-25, the accused, in addition, had to prove that his contravention of regulations was not caused by his acts or omissions. We do not feel that we can predict the effect of this change.

Clause 14.1—Powers of inspectors—this is one that we feel is very important. This Clause states that

... an inspector may, at any reasonable time, enter and inspect any building or place for which he is designated where he believes on reasonable and probable grounds that dangerous goods are being handled, offered for transport or transported, ...

We believe that the words "at any reasonable time" should be eliminated and replaced by the words "may at any time, without a warrant". The inspector may find himself in a position of having to inspect in the middle of the night or on a holiday, as he may require immediate entry.

[Traduction]

de ce qui est transporté, ce qui permettrait aux responsables de faire appel à l'aide nécessaire. Cet exemplaire devrait être disponible 24 heures sur 24 et, pour ce faire, nous pensons que l'on pourrait peut-être recourir à l'informatique.

L'article 3(2) du projet de loi pourrait avoir de lourdes conséquences, selon ce qu'on entend par le terme «immatriculés». S'il vise le permis accordé aux moyens de transport, tous ceux-ci seront alors soumis aux règlements d'application de la loi. Cependant, si le terme vise uniquement la propriété d'un véhicule, ce paragraphe dispensera alors de l'application de la loi tous les moyens de transport étrangers. Nous sommes fermement convaincus que cet article devrait être clarifié de sorte que les règlements s'appliquent à tous les moyens de transport.

L'article 3(5) du projet de loi pose la question de l'exception faite pour les navires qui transportent des marchandises en vrac et qui sont régis par la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour examiner la Loi sur la marine marchande actuellement en vigueur, mais nous estimons que cette question devrait être étudiée pour déterminer s'il existe des moyens de contrôle suffisants et acceptables.

Article 6 du projet de loi—Peines—Nous indiquons dans notre mémoire qu'il faudrait envisager des peines plus lourdes en cas de pertes de vie humaine ou de blessures graves. Mesdames et messieurs, nous estimons que ce point est important et que cet article devrait être renforcé pour les cas où il est prouvé qu'il y a eu infraction à la loi, avec pertes de vie humaine ou blessures graves.

Article 7—Contraventions et amendes—Il est clair, d'après cette disposition, que seul un inspecteur peut déposer une demande d'information, ce dont nous traitons plus loin à propos de l'article 14. Il semblerait par conséquent qu'un agent de police ne peut pas intervenir en cas d'infraction à la loi et nous nous demandons si c'est bien là l'intention du législateur.

A propos de l'article 8, nous constatons que le présent projet de loi adoucit les dispositions en matière de disculpation. L'accusé doit seulement prouver qu'il a agi de bonne foi et qu'il a pris toutes les précautions raisonnables. En vertu du précédent projet de loi, le C-25, l'accusé devait en outre prouver qu'il n'avait pas contrevenu aux règlements par action ou par omission. Nous ne pensons pas être en mesure de prévoir les incidences de cette modification.

Article 14.1—Pouvoirs des inspecteurs—C'est là un article que nous estimons très important. Il stipule que

L'inspecteur peut, ... à la condition que sa visite se fasse à des heures raisonnables, pour des motifs raisonnables et probables et dans le cadre de sa compétence, pénétrer en tout locaux ou lieux où s'effectueraient des opérations de manutention, ou des demandes de transport, ou de transport de marchandises dangereuses ...

Nous estimons que l'expression «à la condition que sa visite se fasse à des heures raisonnables» devrait être supprimée et remplacée par l'expression «à tout moment, sans mandat». Il se pourrait en effet que l'inspection doive se faire au milieu de la nuit ou un jour de congé, et il faudrait alors que l'inspecteur puisse pénétrer immédiatement dans les locaux.

[Text]

Again, we notice that police officers do not have any authority under this Clause. We question whether we need it or not. We do however note that the inspector has the power to require reasonable assistance. This may include police forces and fire departments. We believe that there should be provisions in this proposed act to protect persons, who are called upon, to be protected civilly and criminally.

We have suggested in our brief that an inspector is authorized to delegate his authority to civil authorities where he deems it necessary in urgent situations. We recognize the fact that there may not be too many of these inspectors available and so we feel that there should be authority for this civil authority to make immediate action.

Clause 15—Seizure and removal—gives the inspector broad authority, including the evacuation of people. This power is limited to an inspector. Therefore, the availability of an inspector will have to be immediate. We note in the definition that an inspector means any person designated pursuant to subsection 13(1), which states that the minister may designate any person whom he deems qualified to be an inspector. This power should be given to at least some police, fire and emergency measures officials so that they can act prior to the arrival of an inspector where there is immediate threat to life or safety of people.

We also feel that an inspector must notify the civil authorities as to when and where he is going to destroy or otherwise dispose of dangerous goods.

Clause 17—Duty to report—places responsibility on the person in charge, management or control of dangerous goods, to report an accident or incident to an inspector or to such other person or authority as prescribed.

The regulations provide that the person or authority may be named. We believe it should be defined in Clause 2, and the definition should include civil authority responsible, such as police, fire, emergency measures, et cetera. This would make it possible for the action referred to in subclauses 2, 3 and 4 of Clause 17 to be taken at the earliest possible moment.

We believe that Clause 17(3) should be amended by adding after the word "inspector" in the first line the words "or in his absence a person of authority" so that immediate action can be taken at an incident while awaiting the arrival of an inspector.

[Translation]

Nous constatons là encore que les agents de police ne disposent d'aucun pouvoir au terme de cet article. Nous nous demandons certes si ces pouvoirs sont nécessaires. Cependant, nous constatons que cet article permet également à un inspecteur d'obtenir l'aide nécessaire, et il pourrait s'agir de celle des membres de la police et des pompiers. Nous estimons que le présent projet de loi devrait contenir des dispositions protégeant au plan criminel comme au plan civil, les personnes auxquelles on fait appel pour prêter assistance.

Nous proposons dans notre mémoire que l'inspecteur, en cas d'urgence et s'il le juge nécessaire, puisse déléguer ses pouvoirs aux autorités civiles. Nous sommes conscients du fait que les inspecteurs ne seront pas toujours disponibles, aussi nous pensons que les autorités civiles devraient être mises en mesure d'agir immédiatement.

Article 15—Saisie et déplacement—Cet article confère à l'inspecteur de vastes pouvoirs, notamment en matière d'évacuation des personnes. Comme ces pouvoirs sont conférés exclusivement à l'inspecteur, celui-ci doit pouvoir être contacté presque immédiatement. Nous notons dans les définitions qu'un inspecteur est la personne désignée à ce titre conformément au paragraphe 13(1), qui stipule que le ministre peut désigner toute personne qu'il estime qualifiée pour remplir les fonctions d'inspecteur. Ces pouvoirs devraient être conférés au moins à certains membres des forces de police, des services de lutte contre les incendies et à certains responsables de l'application des mesures d'urgence de façon à ce qu'ils puissent intervenir avant l'arrivée d'un inspecteur en cas de menace immédiate pour la vie ou la sécurité des personnes.

Nous estimons aussi que l'inspecteur devrait informer les autorités civiles du moment et de l'endroit où il envisage de détruire des marchandises dangereuses ou de prendre à leur égard les dispositions qui s'imposent.

Article 17—Rapports—Cet article prévoit que les personnes responsables de marchandises dangereuses doivent faire rapport de tout accident ou de tout incident à l'inspecteur ou à toute autre personne ou autorité désignée par règlement.

Le règlement prévoit que la personne ou l'autorité en cause peuvent être citées mais, à notre avis, il faudrait les définir à l'article 2 et la définition devrait comprendre les autorités civiles responsables, par exemple, les forces de police, les services de lutte contre les incendies, les organismes responsables de l'application des mesures d'urgence, etc. Grâce à cette définition supplémentaire, toutes les mesures prévues aux paragraphes (2), (3) et (4) de l'article 17 pourraient être prises le plus tôt possible.

Nous estimons que le paragraphe 17(3) devrait être modifié pour se lire comme suit: S'ils ont des motifs raisonnables et probables de croire qu'est survenu un cas visé au paragraphe (1) et que les mesures d'urgence prévues au paragraphe (2) s'imposent immédiatement, l'inspecteur ou, en son absence, la personne ou l'autorité définie à l'article 2, peuvent prendre ces mesures ou les faire prendre par toute personne qu'ils estiment qualifiée. Cette disposition permettrait que des mesures soient prises immédiatement après un accident, en attendant l'arrivée d'un inspecteur.

[Texte]

Clause 23—Disclosure of information. We strongly support this clause and feel that it is well worded.

A number of items were not covered in the bill and I would like to cover them now.

We believe that adequate inspectors will have to be available to carry out the provisions of this proposed act.

We strongly recommend that inspectors be continually on duty at all border crossing points with specific attention at all rail and road border points. It should be pointed out that in southern Ontario there are American railways that run from Detroit across to Niagara Falls and Buffalo. Specific crossings should be designated for the entry of dangerous goods into Canada.

We recommend that there be a requirement for emergency measures planning, together with an operational capability. Finally, we believe, as the British railways have been ordered by the parliament in the United Kingdom, that explosive materials should not be stored or transported with other dangerous goods.

• 0945

Mr. Chairman, that is our submission.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Crosbie, de votre déclaration.

Est-ce qu'on pourrait présenter les personnes qui vous accompagnent? Could you present the people who are with you?

Mr. D. T. Crosbie: Yes, I have with me Chief Jack Ackroyd of Metropolitan Toronto Police. He is the chairman of our Legislation and Law Amendments Committee, and Chief Douglas Burrows of Peel Regional Police Force, who was in charge of the Mississauga incident.

Le vice-président: Je vous remercie de votre déclaration préliminaire. Maintenant, je pense que nous pourrions procéder à la période de questions.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, on a point of order, if I might: I cannot stay too long this morning, and my colleague has allowed me to butt in just for a moment.

I think with Chief Burrows here, it would be an appropriate time for this committee to offer our sincere congratulations for the excellent way in which he handled an incident that received world-wide notice. I know many of my friends in the United States, for example, were absolutely amazed that we could evacuate a quarter of a million people without any incidents whatsoever, and it was to the credit of Chief Burrows and his excellent police force—the fire departments, of course, and the volunteers in the area—that it went so well.

[Traduction]

Article 23—Communication des renseignements—Cet article nous satisfait entièrement et nous estimons qu'il est fort bien libellé.

Il est un certain nombre de points qui ne sont pas couverts dans le présent projet de loi et j'aimerais maintenant vous en parler.

Nous estimons qu'il faudra un nombre suffisant d'inspecteurs pour appliquer les dispositions du présent projet de loi.

Nous recommandons fortement que des inspecteurs soient sur un service permanent à tous les postes frontières et qu'ils surveillent tout particulièrement les routes et les chemins de fer. Notons que des trains américains allant de Détroit à Buffalo passent par Niagara Falls dans le sud-est de l'Ontario. Des points spéciaux devraient être désignés pour l'entrée des marchandises dangereuses au Canada.

Nous recommandons que l'on établisse un plan des mesures d'urgence et que l'on crée un centre opérationnel. Enfin, comme le Parlement du Royaume-Uni l'a ordonné aux chemins de fer britannique (British Railways), nous estimons que les explosifs ne devraient pas être entreposés ou transportés avec d'autres marchandises dangereuses.

Monsieur le président, c'était là notre mémoire.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Crosbie for your statement.

Could you introduce the members of your delegation? Pourriez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent?

M. D. T. Crosbie: Oui, je suis accompagné de M. Jack Ackroyd, chef des services de police de l'agglomération métropolitaine de Toronto. Il est président de notre comité de la législation et de la modification de la loi; je suis également accompagné de M. Douglas Burrows, chef des services de police de la région de Peel. M. Burrows a dirigé les opérations lors de l'incident de Mississauga.

The Vice-Chairman: Thank you for your opening statement. We can now go on to questioning.

M. McDermid: Monsieur le président, permettez-moi d'invoquer le Règlement: je ne pourrai pas rester ici longtemps ce matin et mes collègues m'ont autorisé à intervenir pour quelques instants.

Vu que M. Burrows est parmi nous, j'estime tout à fait approprié que notre comité vous offre ses sincères félicitations pour la manière tout à fait excellente avec laquelle vous avez dirigé les opérations lors de cet incident qui a été porté à l'attention du monde entier. J'ai beaucoup d'amis aux États-Unis, par exemple, qui ont été considérablement étonnés de la façon dont vous avez pu évacuer 250,000 personnes sans aucun incident, ce qui est, bien sûr, à porter aux crédits de M. Burrows et de son excellente force de police... au service de lutte contre les incendies aussi, bien sûr, et aux personnes bénévoles de la région.

[Text]

I think the Transport Committee, if this is in order, should pass on its sincere congratulations, Doug, too, if I can call you that. He is my chief, so I have got to be nice to him, and of course, Chief Ackroyd has Brampton roots, too, so I have to be nice to him as well. It is that this committee do pass on sincere congratulations, and I am sure my colleague from Mississauga North would like to second that commendation.

We are very proud of our police force in the region of Peel. It is one of the most successful police forces in the country as far as solving crimes, but it is also a community organization that takes part in the community and does an excellent job. I would just like to pass on the commendation of the Transport Committee to them, sir.

Some hon. Members: Hear, hear.

Le vice-président: Je pense que nous n'avons pas le quorum, mais c'est avec plaisir que je me fais le porte-parole de tout le groupe pour offrir nos félicitations au chef de police qui a fait un travail merveilleux lors de l'incident de Mississauga. Je pense que tous sont unanimes à ce sujet autour de cette table.

Alors, nous allons maintenant procéder à la période de questions.

Monsieur Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. Now, I am not going to, although I could, take as much time as my colleague from Brampton did, to talk about the chairman of the traffic committee, or the chief of police of the Candian Association of Chiefs of Police, since the last important thing I did as Mayor of Belleville when I left that office in 1967 was to hire this gentleman as chief of the City of Belleville. I have never been prouder of any appointment I have ever made, so Doug, welcome here. It is just a pleasure to have you.

However, I think what I am going to do, rather than tell you how good the Belleville Police Department is—which is really, of the small police departments in Canada, the best—is to say through you, Mr. Chairman, to the police chiefs, that the points they have made are well taken, and unfortunately the committee system as we have it does not allow for as much expert support as we would really like. Some of the points you have made this morning, it seems to me, might well be discussed by expert support of the committee if we had that form of committee, and a number of us are looking at that form of committee to see if we can change it.

For example, you make some excellent points with regard to documentation, and I am wondering how far you thought through the issue of documentation. It seems to me that among the major rail systems, the kind of computerized, detailed way-bills would not be unreasonable. I am wondering how you see that as being possible when you have a plethora of companies, including huge trucking companies, small trucking companies and gypsies and brokers, all operating on the highways of Ontario and of Canada.

[Translation]

Si cela est conforme au Règlement, je pense que le comité des Transports devrait vous offrir ses sincères félicitations, monsieur Burrows, Doug, si vous me permettez de vous appeler par votre prénom. M. Burrows est mon chef, aussi dois-je être gentil envers lui, ainsi qu'envers M. Ackroyd, qui a d'ailleurs des racines à Brampton. Je souhaite donc que notre comité adopte une motion de félicitations et je suis certain que mon collègue de Mississauga-Nord ne manquera pas d'appuyer cette motion.

Nous sommes très fiers des forces de police de la région de Peel. Au Canada, elles sont parmi celles qui réussissent le mieux dans la lutte contre la criminalité et je dois également dire que cette organisation accompli un excellent travail dans la localité. Monsieur, j'aimerais leur transmettre les félicitations du comité des Transports.

Des voix: Bravo!

The Vice-Chairman: I think we do not have the quorum, but I am glad to speak on behalf of the whole group to offer our congratulations to the police chief, who did a marvellous job during the Mississauga incident. I think we all agree on that.

We will now go on to questioning.

Mr. Ellis.

M. Ellis: Merci beaucoup monsieur le président. Bien que je le pourrais, je ne prendrai pas autant de temps que mon collègue de Brampton pour vous parler du président du comité de la circulation de l'Association canadienne des chefs de police, étant donné que la dernière chose importante que j'ai faite avant de quitter le poste de maire de Belleville en 1967 a été d'engager cet homme au poste de chef de la police de Belleville. Jamais je n'ai été plus fier d'une nomination que j'ai faite et, par conséquent, Doug, je suis heureux que vous soyez ici parmi nous.

Cependant, au lieu de faire l'éloge des services de police de Belleville, qui sont parmi les plus petits du Canada, tout en étant les meilleurs, j'aimerais faire remarquer que les observations de l'Association nous seront fort utiles, mais malheureusement, le régime des comités tel qu'il est actuellement établi ne nous permet pas de disposer de l'appui de spécialistes, comme nous le souhaiterions. Certaines des remarques que vous avez faites ce matin pourraient fort bien être étudiées par un groupe de spécialistes attachés au comité, si nous en avions un, et certains d'entre nous envisagent d'ailleurs une modification en ce sens.

Par exemple, vous avez fait d'excellentes remarques à propos des documents et j'ai eu l'impression que, dans les principales sociétés de chemins de fer, ce genre de système informatisé, de lettres de voiture détaillés, n'a rien de déraisonnable. J'aimerais savoir si vous pensez que cela serait possible compte tenu de la pléthore de sociétés de camionnage, grandes et petites, qui utilisent les routes de l'Ontario et du Canada.

[Texte]

• 0950

Mr. D. T. Crosbie: I think the problem of the road transport is not as critical as the rail because there we are probably talking about one single vehicle, a combination at the most of an extra trailer, much easier to isolate. The problem with the trains, of course, is that you have a 120 - car freight train, which is not uncommon nowadays, and it is vitally important for the person at the scene of a disaster to know what is where and how to locate it. So that it is not quite as critical with road transport as it is with rail, because I think it would be quite easy to determine, basically, what is in a truck. And I can realize that it would be almost impossible to set up a computerization of all the trucks that are going from place to place in Canada, but I think it is reasonably easy to obtain the computerization for the trains that are travelling across our country.

Mr. Ellis: Thank you very much, chief. Along with that, it seems to me there is an item that has not been mentioned in your brief, and I would ask if it is not almost as important as the marking of the various cars in a train or trailers. You recall, Chief Crosbie, a year ago all the radioactive waste from Port Hope was trucked through our community on its way to a dump north of Ottawa. My strong recollection is that there was not a single serious incident as a result of that. They were good drivers, they were good trucks. But there was no marking on any of those trucks to indicate what they were, and when they went through the little village of Tweed they went right down the main street as they must necessarily do—they bypassed Belleville. As they must necessarily do, they went down the main street of Tweed, and it seems to me the many hundreds of thousands of tons might have been better marked. Would you agree that that is almost as important as the computerizing of the manifest?

Mr. D. T. Crosbie: Yes, Mr. Ellis, I would agree with that. As you know, we had a nuclear spill in our city with a standard courier van that did not have any markings at all on it and they were subsequently convicted in court for neglect of that. That is why we raised at the start whether this bill negates any provincial legislation. I know that in the Province of Ontario they are addressing themselves to that, the transportation of dangerous goods throughout the province and proper marking and uniform marking.

Mr. Ellis: Thank you very much, Chief. I wonder, Mr. Chairman, if I might go back to my earlier question—I intended to do that a moment ago—and ask, through you, Chief Ackroyd if the incidence of truck accidents with loss of life in, say, metropolitan Toronto is not greater than by rail. Certainly the rail, the one most recently, was a spectacular accident, but I am wondering if perhaps trucks do not cause more loss of life.

Mr. J. W. Ackroyd (Chairman, Law Amendments Committee, Canadian Association of Chiefs of Police): Yes, there would be no doubt in my mind, sir, that there would be more people injured and killed in trucks than, in all probability, in

[Traduction]

M. D. T. Crosbie: Le problème du transport routier n'est pas aussi grave que celui du transport ferroviaire, parce que, en ce qui concerne le transport routier, il s'agit en général d'un seul véhicule, avec à l'arrière une remorque, ce qui est très facile à isoler. Pour les trains de marchandises, à l'heure actuelle, le problème est dû au fait qu'ils sont fréquemment long de 120 wagons et il est essentiel pour ceux qui sont sur les lieux du désastre de savoir exactement où se trouvent les produits dangereux. Par conséquent, comme je le disais, les choses sont plus faciles pour ce qui est du transport routier parce qu'il n'y a pas de problème à déterminer ce que transporte un camion. Certes, il serait pratiquement impossible d'entrer dans un ordinateur tous les itinéraires des camions qui se déplacent au Canada, mais je pense qu'un système informatisé serait facile à établir pour les chemins de fer.

M. Ellis: Merci beaucoup. A ce propos, il y a un point auquel vous ne faites pas allusion dans votre mémoire et je me demande s'il n'est pas tout aussi important, je veux parler du marquage des divers wagons d'un train ou des remorques. Monsieur Crosbie, vous vous souvenez qu'il y a un an, tous les déchets radioactifs de Port Hope ont été transportés par camion jusqu'à une zone d'entreposage située au nord d'Ottawa, et ces camions ont traversé notre localité. Je me souviens fort bien qu'il n'y a eu aucun incident grave à ce propos. Les chauffeurs étaient compétents et les camions de bonne qualité. Cependant, il n'y avait aucun marquage sur les camions pour indiquer ce qu'ils transportaient et pourtant ces camions sont passés par la route principale du petit village de Tweed, ce qui est nécessaire pour contourner Belleville. J'estime donc que ces centaines de milliers de tonnes de produits auraient dû être mieux marquées que cela a été le cas. Ne convenez-vous pas avec moi que la marquage est aussi important que la mise en mémoire d'ordinateurs des documents d'expédition?

M. D. T. Crosbie: Oui, monsieur Ellis, je suis d'accord avec vous là-dessus. Vous vous souvenez qu'il y a eu un déversement de produits nucléaires dans notre ville, mettant en cause une camionnette ordinaire n'ayant aucun marquage. Les responsables ont d'ailleurs été par la suite condamnés par les tribunaux pour négligence. C'est d'ailleurs là la raison pour laquelle nous nous demandons si le présent projet de loi ne risque pas d'invalider les lois provinciales. Je sais d'ailleurs que la province de l'Ontario étudie la question du transport des marchandises dangereuses et envisage d'ailleurs à ce propos un marquage uniforme et approprié.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur. Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Ackroyd si, dans l'agglomération métropolitaine de Toronto, les pertes de vies humaines dues à des accidents de camions, sont plus fréquentes que celles dues à des accidents de train. Certes, cet accident de train qui est intervenu récemment a été particulièrement spectaculaire, mais je me demande s'il n'y a pas perte d'un plus grand nombre de vies humaines du fait d'accidents de camions.

M. J. W. Ackroyd (président du comité de la modification de la loi, Association canadienne des chefs de police): Oui, sans aucun doute, le nombre des morts et des blessés dus à des accidents de camions est plus important, plus important que

[Text]

things as sensational as the Mississauga train derailment. That would be a fact, in my opinion.

Mr. Ellis: I think, Mr. Chairman, my time is probably coming to a close and I want to leave some time for my colleagues. I want to get into one other area that was mentioned very strongly by the Chairman of the Traffic Committee, and that is the question of the sentencing where there is loss of life. I frequently have a great deal of difficulty with sentencing of a crime, if indeed a crime it be, or neglect or whatever, where there is loss of life versus no loss of life. The Mississauga incident is a point in fact. There was not any loss of life, yet the potential for loss of life was certainly as great there if not greater than in any other incident we have had in a good many years. It seems to me that the penalty should be as stringent, depending on the type of accident, if there is neglect involved. The penalty should be as stringent whether or not there is loss of life. Simply having loss of life is frequently a fluke, if you will, sheer accident, as opposed to the neglect of the shipper or the carrier.

• 0955

Mr. D. T. Crosbie: Mr. Chairman, through you to Mr. Ellis, you will not get any disagreement with your viewpoint from the police community. We would strongly agree with a stiffer maximum penalty and leave it to the judiciary to apply it with respect to the seriousness of the incident.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I will pass to someone else.

The Vice-Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you. I think I should say that my interest in this bill and in this committee is somewhat parochial, inasmuch as my riding contains the Port of Vancouver. Our concern there has to do with dangerous goods that are transported by rail, by sea, by air and all converging at the same point in an extremely highly populated area. I have talked to the National Harbours Board people—I know this probably is not as close to our concern here—and the one thing that seemed to be very apparent in Vancouver, anyway, is it is very fuzzy as to which jurisdiction takes over in the case of an accident, especially where you have several municipalities involved—we do not have a metropolitan government in the same sense as they do in the Toronto area—and, also, when you have several modes of transportation. I was astounded to find out from the National Harbours Board people that in Vancouver there really is no clear designation of who is in charge if there is a major accident on the waterfront there. The two situations are different I know, but I wondered if you could clarify for me what you see as the roles or responsibilities of the different jurisdictions if there is a major accident and who, ultimately, should be responsible in the case of a major accident?

Mr. D. T. Crosbie: Through you, Mr. Chairman, to Mrs. Mitchell. This is why we addressed ourselves to the fact that we believe there should be restored in all areas of Canada an emergency measures organization so that situations such as you have outlined could be well defined prior to such an

[Translation]

dans le cas de déraillements de trains, comme le déraillement sensationnel de Mississauga.

M. Ellis: Monsieur le président, je pense qu'il ne me reste plus beaucoup de temps et je souhaite laisser la place à mes collègues. Quoi qu'il en soit, j'aimerais aborder un domaine auquel le président du comité de la circulation a fait allusion de façon précise, je veux parler des peines en cas de pertes de vies humaines. Il est très difficile d'infliger une peine pour un crime, si effectivement il s'agit d'un crime, ou pour une négligence ou pour quoi que ce soit, la situation variant selon qu'il y a eu ou non perte de vie humaine. L'incident de Mississauga est un excellent exemple à ce propos. Il n'y a pas eu perte de vies humaines et pourtant, le potentiel de pertes de vies humaines a certainement été aussi grand, sinon plus, que lors de n'importe lequel des incidents que nous ayons connus depuis longtemps. En cas de négligence, j'estime que les peines devraient être très strictes et qu'il n'y a pas alors lieu de faire de distinction entre les cas où il y a eu perte de vies humaines et ceux où il n'y a pas eu perte de vies humaines. Souvent, la perte d'une vie humaine n'est qu'un hazard, pour ainsi dire, un accident pur et simple, alors que ce qui est important, c'est la négligence de la part du transporteur ou de l'expéditeur.

M. D. T. Crosbie: Monsieur le président, les forces policières n'en disconviendront certainement pas. Il faudrait en effet accroître la peine maximale et laisser les tribunaux interpréter la loi en fonction de la gravité des accidents.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Je cède la parole à quelqu'un d'autre.

Le vice-président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Merci. L'intérêt que je porte au projet de loi et au comité est assez personnel car ma circonscription englobe le port de Vancouver. Des marchandises dangereuses transportées par chemin de fer, par bateau ou par avion convergent toutes vers cet endroit très peuplé. J'ai discuté avec les représentants du Conseil des ports nationaux... je m'écarte peut-être un peu du sujet... et il semble qu'à Vancouver le problème découle de la confusion quant au partage des compétences en cas d'accident, surtout lorsque plusieurs municipalités... en l'absence d'une administration métropolitaine comme à Toronto... et plusieurs moyens de transport entrent en jeu. A ma grande surprise, les gens du Conseil des ports nationaux m'ont dit qu'aucun responsable n'a été clairement désigné en cas d'accident grave dans le port. Je comprends que ce cas est quelque peu différent, mais pourriez-vous me dire quel rôle doit jouer d'après vous chaque juridiction et qui serait le responsable ultime en cas d'accident?

M. D. T. Crosbie: Monsieur le président, c'est pourquoi nous estimons qu'il faut ré-instituer une organisation des mesures d'urgence à l'échelle du Canada afin d'assurer la planification en cas d'accident comme celui que vous avez décrit. Nous soulignons également que nous n'avons aucune

[Texte]

accident. We also stress that we have no expertise in the Canada Shipping Act and we felt that maybe the committee might want to look into that. We strongly support an organized emergency measures organization in all provinces of Canada so that in problems, just as you have outlined, authority can be designated before an incident happens. I quite agree with you. Having experienced Hurricane Hazel where there was a multiplicity of jurisdictions, which eventually brought emergency measures planning in Metropolitan Toronto, I strongly believe, and still believe, that an emergency measures organization should exist. That is why we have mentioned it in our brief.

Mrs. Mitchell: If we re-established the emergency measures organization, can you explain to me how that would operate and how you would get the connections to a local emergency? Would that be under federal jurisdiction and, if so, how do you make sure that you have got the local authorities involved?

Mr. D. T. Crosbie: The previous emergency measures organization was a combination of federal, provincial and municipal, and the authority was dealt with through that. For instance, in Ontario, in our particular area, I am the co-ordinating chief for emergency measures with the County of Hastings, and this is how things are organized. We believe that this should be reorganized and the areas of responsibility set down prior to an incident so that the people take command with authority when an incident occurs.

Mrs. Mitchell: Since we do not have that structure at this time, if there was a major accident, let us say on the outskirts of a large city, who would take command?

Mr. D. T. Crosbie: I would assume, and Chief Burrows may wish to comment on this, but under common law the police official in charge of that area would probably assume temporary command until it was decided who takes command. Chief, would you like to comment on that?

Mr. D. K. Burrows (The Canadian Association of Chiefs of Police): Yes. I think the police have to be a key reacting agency in any of these situations, obviously, because we have the organization to do the job, to co-ordinate efforts and communicate. We have communications networks plus some experience in most cases and certainly conditioning. I personally believe that the senior law enforcement officer in the area should be the co-ordinator of a disaster plan, and the reasons I alluded to before I think I should reiterate. The fact that we have the organizational structure in most or certainly in larger police forces. For instance if the chief is called and he is not at home, then there is someone else available. There is going to be somebody else called. In a semi-military organization like the police there is always going to be somebody available to react, and if the plan is properly designed and co-ordinated then it should work, whether or not the chief is there. One of the fears I have when you make someone else responsible outside the police agency is, if that individual is not there, who is going to take over? As I said, with the police force the plan should still work even if the chief is not available.

[Traduction]

connaissance spéciale de la loi sur la marine marchande et que le comité pourrait peut-être se pencher là-dessus. Nous préconisons la création d'une organisation des mesures d'urgence dans toutes les provinces du Canada afin de déterminer les responsabilités de chacun avant qu'un incident ne se produise. Étant donné les problèmes qu'a posé l'ouragan Hazel à cause du trop grand nombre de juridictions, ce qui a finalement donné lieu à une planification des mesures d'urgence à Toronto, je suis convaincu qu'une organisation des mesures d'urgence devrait exister. C'est ce que nous mentionnons dans notre mémoire.

Mme Mitchell: Pouvez-vous m'expliquer comment fonctionnerait une telle organisation et comment se ferait les communications avec les diverses régions? Est-ce qu'elle relèverait du gouvernement fédéral et, dans l'affirmative, comment s'assurait-on de la participation des autorités locales?

M. D. T. Crosbie: L'ancienne organisation des mesures d'urgence se situait aussi bien au niveau fédéral que provincial et municipal. Par exemple, dans notre région, je suis le coordonnateur en chef des mesures d'urgence du comté Hastings. Nous croyons qu'il faudrait procéder à une réorganisation et à la détermination des responsabilités afin que chacun sache ce qu'il doit faire en cas d'accident.

Mme Mitchell: Étant donné qu'une telle organisation n'existe pas pour l'instant, qui prendrait les choses en mains s'il se produisait un accident grave aux abords d'une grande ville par exemple?

M. D. T. Crosbie: Le chef Burrows voudra peut-être ajouter quelque chose, mais je crois qu'en vertu du droit coutumier, le chef de police de la région assumerait probablement le commandement jusqu'à ce qu'un responsable soit désigné. Avez-vous quelque chose à ajouter monsieur?

M. D. K. Burrows (L'Association canadienne des chefs de police): Oui. Les forces policières doivent être un intervenant clé en cas d'urgence car elles sont en mesure de remplir cette tâche, de coordonner les différents efforts et d'établir les communications. Nous disposons déjà de réseaux de communication ainsi que d'une certaine expérience et d'une certaine préparations dans la plupart des cas. Personnellement, je crois que l'officier de la police de la région devrait être le coordonnateur de tout plan d'urgence, pour les raisons que j'ai déjà mentionnées et que je devrais répéter. Une structure existe déjà dans la plupart des forces policières, et certainement dans toutes les plus grandes. Par exemple, si le chef ne peut être rejoint, quelqu'un d'autre le remplace. Au sein d'une organisation quasi militaire comme la police, il y a toujours quelqu'un de disponible, et si le plan a été bien conçu, il fonctionnera, même en l'absence du chef. Ce qui m'inquiète lorsqu'on nomme un responsable à l'extérieur de la police, c'est qui le remplacera en son absence? Comme je l'ai dit, si la force policière est chargée de l'application du plan d'urgence, ce dernier fonctionnera même en l'absence du chef.

[Text]

• 1000

I should like to mention again the fact that in police organizations generally speaking you have people who are experienced in handling stressful situations. Even though it is not disasters, they deal with, they become conditioned over a number of years to react calmly in most cases and certainly not to over-react or possibly under-react. I think that is one of the main reasons why the police should be in control, besides the fact that they have a responsibility to protect the lives and property of people; that is one of our sworn duties.

I think a lot depends on the area you are discussing. As you know, in Ontario in some municipalities we have regional policing, so some of the smaller departments amalgamated and became one department. I think that helps quite a bit in a large-scale situation such as this. It also helps if you have previously co-ordinated your efforts with other police agencies in the area—such as we did in Mississauga with the metropolitan Toronto and provincial police forces—and other agencies that might be able to assist. So I think the provincial government should also have a role in this, but I think somebody somewhere along the line has to decide who is going to be “in charge” of the situation.

I think it is very dangerous to have for instance, a police chief who is competent or a senior police official, maybe a deputy chief, in charge of a situation and then have somebody from outside come in and say: “Well, I am taking over.” A lot depends on who that individual is, whether that individual is well trained, experienced and conditioned to handle emergencies. Personally speaking, if my life were in danger I would prefer that. If I lived in Metropolitan Toronto, for instance, I would prefer that my life was in the hands of a man like the chief beside me rather than some unknown person who may or may not have had any experience of conditioning. I think those are some of the reasons why the police ought to be one of the key agencies involved in any plan, and I think in our situation it worked fairly well. In the first 8 hours we took charge, we took control, and we implemented our plan, and the plan seemed to work fairly well.

Mrs. Mitchell: You said that someone has to decide at some time who is in charge. I wonder, had there been an EMO type of organization in the Mississauga area, would that have meant that there would have been someone other than the police taking charge at that point? Would it have been more difficult for you if it was some kind of unknown body?

• 1005

Mr. Burrows: Well, it could be. Again, I think a police chief obviously has certain responsibilities, as I mentioned before, and he is going to be somewhat reluctant in some cases to turn them over to someone whom he may not be confident with. Now in this case that did not happen; in Mississauga that did not happen. The officials who arrived there were not in any way in conflict with what we had already done.

Of course, the first few hours are the important ones in most emergencies. Generally speaking, the other officials are not there at any rate, so the police who respond initially have to

[Translation]

Par ailleurs, toute organisation policière compte des membres habitués à faire face à des crises. Même s'il ne s'agit pas vraiment de catastrophes, ils s'habituent au cours des années à toujours garder leur calme et à réagir de façon appropriée, ni excessive ni insuffisante. C'est avant tout pour cela que la police devrait exercer le contrôle, en plus d'avoir pour fonction de protéger la vie et les biens de la population.

Tout dépend du domaine dont il s'agit. Comme vous le savez, en Ontario, certaines municipalités ont créé une force policière régionale en unifiant plusieurs services. C'est très utile face à une situation d'une envergure comme celle dont nous parlons. On peut aussi faciliter les choses en coordonnant au préalable les interventions des différentes forces policières de la région, comme nous l'avons fait à Mississauga avec la police municipale de Toronto et la police provinciale, et d'autres organismes capables d'apporter leur aide. Le gouvernement provincial devrait donc aussi jouer un certain rôle, mais il faut à un moment donné désigner un responsable.

Il peut y avoir danger lorsqu'un chef de police compétent, ou un officier supérieur, comme un sous-chef, a pris une situation en main et que quelqu'un de l'extérieur vient en prendre la responsabilité. Le résultat dépend en grande partie de la formation et de l'expérience de cette personne en cas d'urgence. Quant à moi, si ma vie était en danger et que je vivais à Toronto, par exemple, je préférerais que ma protection soit assurée par un homme comme le chef assis à côté de moi plutôt que par un inconnu qui n'y est pas préparé. Ce sont là les raisons pour lesquelles la police devrait être un des organismes clés. Cela a bien fonctionné dans le cas qui nous occupe. Pendant les 8 premières heures, nous avons exercé un contrôle absolu et nous avons appliqué notre plan avec succès.

Mme Mitchell: Vous avez dit qu'il fallait désigner un responsable à un moment donné. S'il y avait eu une organisation des mesures d'urgence dans la région de Mississauga, la police aurait-elle quand même pris les choses en main? La tâche vous aurait-elle été rendue plus difficile si un organisme extérieur était intervenu?

M. Burrows: C'est possible. Comme je l'ai déjà dit, le chef de police a certaines responsabilités et il hésitera parfois à les déléguer à quelqu'un en qui il n'a pas confiance. Cela ne s'est pas produit toutefois à Mississauga. Les gens qui ont été envoyés sur les lieux n'ont rien eu à redire sur ce que nous avions déjà fait.

Bien entendu, les premières heures sont les plus importantes dans une situation d'urgence. En général, seuls les policiers sont déjà sur les lieux. Ils doivent donc avoir reçu la formation

[Texte]

have training and have to have the initial expertise to take charge, regardless of what happens afterwards. Those first few hours are the key hours in an emergency, and if the police realize that they are responsible initially, even if later on somebody does come along to chair meetings, it is still going to work. Initially the police are going to know that they are responsible, they are hopefully going to know what law there is to support them in a situation like an evacuation, which by the way is not that clearly defined right now, and they are going to do it. But if we just sort of leave it up in the air it may not happen that way.

Most competent chiefs I think are going to take charge regardless of what happens; they are just going to step in and take charge. But I think it is better if all other agencies involved know that he or she, or whatever the case may be, is going to be in control so that there is no conflict. The worst thing you can have when you are trying to make a lot of decisions quickly is conflict. You do not want role confusion in any command situation or in a command centre. It is very important to have those roles clearly spelled out. You can have too many people in some centres trying to make decisions; and then a chief may have to get tough and have people removed if possible. That, again, is not a very pleasant thing to happen but it might have to be done.

Mrs. Mitchell: Do I have time for one final question?

The Vice-Chairman: Yes, just one.

Mrs. Mitchell: Thanks, Mr. Chairman. I think this one probably is to Chief Crosbie.

Mention was made about adequate inspectors and I wonder if you could be a little more specific. I suppose we have to take some kind of territory, but how many, who employs them and how should they be deployed?

Mr. D. T. Crosbie: What concerns me, of course, is the size of our country. With two major railways going from coast to coast, the availability of these inspectors is the one thing that vitally concerned us; how many and where and what numbers. This is why we felt there should be some power given to the local authorities to at least take command of the situation until these inspectors arrive. Even if they are just at each division point on the railroads, which are anywhere from 100 to 200 miles apart, you are still talking about a lot of inspectors, a lot of inspectors. We felt that particularly at the border crossing points there should be always one on duty. Now it may well be that the legislation may be changed so as to delegate some of his authority to the police chiefs or some civil authority until these people arrive on the scene. This is one of our major items of concern.

Mr. Chairman, I believe Chief Ackroyd would like to add to the previous question.

Mr. Ackroyd: If I may, Mr. Chairman, through you, on the question you raised, we had a similar problem in Metropolitan Toronto. We also have a large port, and what appears to be happening across the country is that different people are handling this emergency planning in different ways. In Metropolitan Toronto, of course, they dissolved their emergency

[Traduction]

nécessaire pour prendre les choses en main quoi qu'il arrive ensuite. Si les forces policières se rendent compte qu'elles doivent assumer les responsabilités pendant ces premières heures, les plus importantes, aucune difficulté ne se posera même si quelqu'un prend ensuite la relève. Les forces policières sauront donc qu'elles doivent assumer les responsabilités dès le départ, connaîtront, nous espérons, la loi qui régit les évacuations par exemple, ce qui n'est pas défini clairement pour l'instant soit dit en passant. Toutefois, si nous ne déterminons pas le rôle de chacun, on n'y arrivera peut-être pas.

La plupart des chefs compétents prendront les choses en main quoi qu'il arrive. Il vaut mieux cependant que tous les organismes intéressés sachent qui est responsable, afin qu'il n'y ait pas de conflit. C'est le pire qui puisse arriver lorsqu'on doit prendre un grand nombre de décisions. Il ne faut aucune confusion quant au rôle de chacun au sein d'un centre de commandement. Il faut qu'il soit bien déterminé. Il se peut que trop de personnes se mêlent de prendre des décisions, dans certains centres, et que le chef soit obligé d'en écarter quelques-unes. Ce n'est jamais agréable, mais cela peut devenir nécessaire.

Mme Mitchell: Ai-je le temps de poser une dernière question?

Le vice-président: Oui, une seule.

Mme Mitchell: Merci monsieur le président. Ma question s'adresse au chef Crosbie.

Vous avez fait allusion aux inspecteurs et je vous demanderais d'être plus précis. Je suppose qu'il faut leur assigner un territoire, mais combien devrait-il y en avoir, qui devrait les employer et comment faudrait-il les répartir?

M. D. T. Crosbie: C'est la dimension de notre pays qui me préoccupe. Étant donné que deux lignes de chemin de fer traversent le pays d'un océan à l'autre, la disponibilité de ces inspecteurs nous semble vitale. C'est pourquoi nous estimons que les autorités locales devraient être autorisées à assumer toutes les responsabilités jusqu'à l'arrivée de ces inspecteurs. Même s'il y en a seulement un à chaque point de séparation des chemins de fer, à une distance de 100 à 200 milles, cela représente un nombre considérable d'inspecteurs. nous estimons qu'il devrait toujours y en avoir un de service, surtout aux traverses des frontières. Il se peut fort bien qu'on doive modifier la loi afin de déléguer des pouvoirs aux chefs de police ou à un quelconque organisme jusqu'à ce que ces personnes arrivent sur les lieux de l'accident. C'est ce qui nous préoccupe avant tout.

Monsieur le président, je crois que le chef Ackroyd aimerait ajouter quelque chose au sujet de la question précédente.

M. Ackroyd: Si vous me permettez, monsieur le président, le même problème s'est posé à Toronto où on trouve aussi un port. Il semble que, d'une région à l'autre, on procède à la planification des situations d'urgence de façon différente. A Toronto, bien entendu, la planification des situations d'urgence a été abandonnée au moment de l'abrogation de la loi. Le chef

[Text]

planning there when the legislation was dissolved and they have appointed the chief of police in Metropolitan Toronto as the controller for all disaster planning. He has the responsibility of controlling not only the police but the fire service, ambulance service, medical services and all ancillary services for a disaster. The one problem we have been having, which you may have read about in the newspapers, is that we have been trying for about a year and a half to get a bylaw through metro council giving him the authority. They have named the chief of police as having that responsibility in a disaster for everything, including rail, port; but, as I say, our major problem at the present time is getting a bylaw passed by council which spells out that authority by law. That may just touch on the point you raised on Vancouver.

• 1010

Mrs. Mitchell: Yes. Thank you.

The Vice-Chairman: Mrs. Mitchell, thank you.

Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to join with Mr. McDermid in welcoming our favourite police chief here this morning. I think Chief Burrows knows already of my admiration for the work that he undertook. I am happy once again to say that the people in Mississauga owe a considerable debt to their police force.

I was interested, just as a preliminary first comment, in a comment that Chief Crosbie made about border crossings. The chief may be interested to know that in Windsor, recently, I think in the past month, the CPR had to take two of its cars off the track and out of service because they had discovered pin-hole leaks in the cars. At this point we seem to have some kind of procedure at the borders that even the companies observe. After some of the other testimony we have heard here it appears that it is not too regularly that the companies enforce their own inspection and yet at the borders, at least, they are going through this inspection. You may be interested in following up what they are doing there. I intend to do so, as well.

When we are talking about this bill, it seems we are looking at three different aspects of these disasters. We are looking at preventing one, then we are looking at managing it if it happens, and then—an area that I am interested in—there is the question of investigating it during and after the fact. In Mississauga we had some special things that helped us with our disaster. The chief has mentioned that a plan existed ahead of time to try to react to such an event and then we were fortunate in having some of the geography of a suburb to help us manage it. But when that accident happened it seems to be that the local police began to investigate the cause almost immediately. I have the impression that if the Peel police had not undertaken that investigation, the Grange Inquiry would not now have enough evidence to conduct its inquiry.

I do not think that is a condition we can rely upon universally across Canada. The Peel police used some very sophisticated techniques to investigate what was going on and I am not sure that, for example, the police in Dauphin, Manitoba, would

[Translation]

de police de Toronto a été nommé par la suite contrôleur de toute la planification des mesures d'urgence. Il exerce un contrôle non seulement sur la police, mais aussi sur les services des incendies, d'ambulance, les services médicaux et tous les services connexes. Comme vous l'avez peut-être lu dans les journaux, nous tentons depuis un an et demi de faire adopter un règlement par le conseil municipal en vue de la délégation de ces pouvoirs. Le chef de police a été nommé responsable de tout en cas d'urgence, y compris les chemins de fer et le port, mais nous voulons que le conseil adopte un règlement afin que ces pouvoirs deviennent officiels. Cela ressemble peut-être à la situation de Vancouver.

Mme Mitchell: Oui, merci.

Le vice-président: Merci, madame Mitchell.

Monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci, monsieur le président.

A l'instar de M. McDermid, je tiens à souhaiter la bienvenue à notre chef de police favori. Le chef Burrows sait déjà combien j'admire la tâche qu'il a accomplie. Je répète volontiers que la population de Mississauga doit beaucoup à sa force policière.

En guise d'introduction, une observation du chef Crosbie au sujet des passages aux frontières m'a beaucoup intéressé. Je lui signale qu'au cours du dernier mois, le CP a dû retirer deux wagons de la voie ferrée de Windsor parce qu'on y avait découvert des fuites. Il semble exister aux frontières une procédure que même les sociétés appliquent. D'après les témoignages que nous avons entendus, les sociétés de chemins de fer n'ont pas l'habitude de procéder régulièrement à des inspections, mais il semble que ce soit le cas aux frontières. Vous voudrez peut-être vous pencher là-dessus. J'ai aussi l'intention de le faire.

Ce projet de loi porte sur trois aspects différents des situations d'urgence, leur prévention, leur résolution et puis, ce qui m'intéresse plus, l'investigation après coup. A Mississauga, certains facteurs nous ont été utiles. Le chef a mentionné qu'un plan de mesures d'urgence existait déjà et nous avons eu la chance que l'accident se produise dans une banlieue. Toutefois, il semble que la police locale ait commencé sur-le-champ à faire enquête sur les causes de l'accident. D'après moi, si la police de Peel n'avait pas ainsi pris l'initiative, l'enquête Grange n'aurait pas disposé d'assez de preuves.

Je ne crois pas qu'on puisse s'attendre à retrouver les mêmes conditions partout au Canada. La police de Peel a eu recours à des techniques très avancées d'investigation et je ne suis pas sûr que celle de Dauphin, au Manitoba, aurait eu accès aux

[Texte]

have access to the same equipment and the same number of men and the same sophisticated technique.

I would really like it if Chief Burrows, Mr. Chairman, could give us some idea of what his department did to investigate the accident. That, it seems to me, is an area that falls precisely within our jurisdiction. The CTC has inspectors who are required to investigate these things and if Chief Burrows and his people had not been there, the CTC would not have provided enough information for Mr. Justice Grange to continue. So perhaps, Chief Burrows, you could tell us what you did?

Mr. Burrows: I am glad that you raised the issue of investigation, because that is something else I should have mentioned as one of the reasons why the police have to be involved. We do have a responsibility to investigate, for instance, crime, if in fact a crime has been involved, and there is no way of knowing that without investigating first.

In this day and age, there is a possibility of many types of crime. It could be a prank, it could be terrorism, some other type of crime could be involved. Obviously, we have to be prepared to investigate and, again, take charge of the scene, protect the scene for that type of investigation, regardless of whether it is a train crash, plane crash, or whatever. We just cannot assume anything in a situation like that. The police, again, are trained not to assume in most cases and to protect evidence, so that later on when you know you are going to have an inquest, or a royal commission, or whatever, you are going to have the facts and if, in fact, a crime had been committed you would be able possibly to arrive at some conclusions and obtain the evidence necessary to gain apprehension and possibly conviction. So these are all responsibilities of the police.

• 1015

In this case, and in any case, we are aware of this fact, so we do assign teams of officers to investigate right away. We start looking at various possibilities until we are certain in our own minds that it, in fact, was an accident rather than some type of crime; then, if it is an accident, generally speaking—especially if there is death, such as in a plane crash—we then become agents of the coroner. So we investigate on his behalf, for his inquest; and again, those are reasons why the police have to sort of be in control of a scene.

That does not mean that they are going to tell fire fighters how to fight a fire or anything like that, or any other experts because they have expertise; but they have to control these experts: they have to get them together in a command centre. They also have to control who comes and who goes so that there is some order in the situation.

I do not think any other agency is capable of doing that. Certainly we do not want any more work or any more responsibility than we have, and if I felt that there was another agency capable of doing these types of things, I would not be saying what I am saying today.

The investigation that you referred to has gone on for a number of months, went on even after the inquiry got started, because many witnesses had to be questioned. Then, of course,

[Traduction]

mêmes équipements, aux mêmes ressources humaines et aux mêmes techniques.

J'aimerais que le chef Burrows nous donne un aperçu de la façon dont son service a procédé à l'investigation. Il me semble que c'est un domaine qui relève directement de notre compétence. Des secteurs de la société sont justement chargés de faire enquête sur ce genre d'accident, mais en l'absence du chef Burrows et de son personnel, la CCT n'aurait pu fournir assez de renseignements au juge Grange. Pourriez-vous nous dire ce que vous avez fait, chef Burrows?

M. Burrows: Je suis heureux que vous ayez fait allusion aux enquêtes, car c'est un autre facteur favorable à une participation de la police. Nous sommes en effet chargés de faire enquête sur tout crime, et si crime il y a eu, on ne peut le savoir avant d'avoir fait enquête.

Toutes sortes de crimes sont commis de nos jours, il aurait pu s'agir de vandalisme, de terrorisme, etc. Évidemment, nous devons être prêts à faire enquête et à assurer la protection des lieux de l'accident en vue de cette enquête, qu'il s'agisse d'un accident de train, d'avion ou autre. On ne peut rien tenir pour acquis dans des situations de ce genre. Les forces policières sont justement habituées à ne rien tenir pour acquis et à préserver les preuves afin que tous les faits soient disponibles lors de l'enquête. Si un crime avait bel et bien été commis, on aurait pu tirer certaines conclusions et obtenir les preuves nécessaires à l'arrestation et peut-être la condamnation des coupables. Dans tous ces cas, c'est la police qui est responsable.

Des agents sont envoyés pour enquêter immédiatement. Nous étudions les diverses possibilités jusqu'à ce que nous soyons certains qu'il s'agissait d'un accident plutôt que d'un crime; en cas d'accident, surtout s'il y a eu perte de vie humaine comme dans le cas d'un avion qui s'écrase, nous devenons agents du coroner. Nous enquêtons en son nom; là encore, c'est pourquoi la police doit en quelque sorte avoir le contrôle des opérations.

Cela ne signifie pas que la police ira dire aux pompiers comment éteindre le feu ou à certains experts comment faire leur travail; cependant, la police doit organiser le travail de tous ces experts à partir d'un centre de commandement. Elle doit aussi contrôler les allées et venues de façon à faire régner l'ordre sur les lieux.

Je ne connais pas d'autres groupes qui soient capables d'assumer ces fonctions. Nous ne voulons certainement pas accomplir plus de tâches ou assumer plus de responsabilités que celles qui sont déjà les nôtres et, si j'estimais qu'un autre groupe était capable de faire ce genre de choses, je ne tiendrais pas les propos que je tiens devant vous aujourd'hui.

L'enquête à laquelle vous avait fait allusion se déroule depuis un certain nombre de mois parce que beaucoup de témoins ont dû être interrogés. Nos agents y ont participé et,

[Text]

we had officers assigned to the inquiry to assist and, as you know, any inquiry does need competent investigators to help gather evidence. This investigation was quite extensive and they spoke to as many people as possible who could assist them with some knowledge of this particular derailment or any others, or of problems that might arise or things that might prevent other accidents from happening. This was after we were pretty certain that it was not a crime.

Initially, though, as I said before, the police have to almost assume—not assume, but they have to remember—that it could be a crime, otherwise sometime, if they do not take that stance initially, they could be left without any evidence, when it is too late, if they do not take some control of the scene.

I do not know if I have answered your question.

Mr. Fisher: Mr. Chairman, Chief Burrows, you have answered my question partially, but you have been a little bit modest here and you have not told us of all the things that you did. But I understand that we are talking here about an investigation that included aerial photographs and that the Peel police were responsible for collecting the names of all the witnesses. As I understand it, you went through a pretty sophisticated range of police techniques to obtain all of this evidence, and I can understand your comment about starting early because there might be a crime or there might be some terrorism of some sort. I understand the motive.

I also understand that if the police are on the scene, then they are going to be the first people to react. What I am interested in knowing is how much of this, in your opinion, can be or should be picked up by federal inspectors, particularly in the light of the fact many communities do not have access to the kind of sophisticated equipment that you have.

Mr. Burrows: Well, I think they have to consider those particular situations where there is not perhaps a large police force in the area and the type of assistance they would require. Obviously, then, they would require more immediate assistance from other agencies. Certainly in the Province of Ontario, I think the provincial police would react very quickly and assist any smaller communities—they would react to assist a larger community, when necessary, as well.

But the initial response is very important, as I said before; so that if it was in a smaller community, then I think quite obviously the OPP would come in, and they would be welcomed to take control of the situation. They might then call upon other police forces, including Jack's and mine, others that might have extra men they could send to them, anywhere in the province.

• 1020

One of the things that I felt good about during this whole situation is that at no time did I lack confidence in the ability of the officers from any of the police forces to do the job, and when you have that confidence in the officers, not only in my own but in others, then you can make decisions a lot better than you could if you felt—gee whiz, maybe they cannot do it. So that helps. And this again is determined by planning and mock exercises and real situations, experiences. Certainly

[Translation]

comme vous le savez, pour réunir les témoignages, il faut toujours des enquêteurs compétents. Cette enquête a été très étendue, on a interrogé toutes les personnes qui avaient des renseignements sur ce déraillement ou sur d'autres déraillements, ou encore sur des problèmes pouvant se poser ou sur les mesures à prendre pour prévenir d'autres accidents. C'est ensuite que nous avons acquis la quasi-certitude qu'il ne s'était pas agi d'un crime.

Cependant, je le répète, la police doit ne pas oublier le fait qu'il y a pu y avoir crime sinon, elle pourrait être sans témoignages et ensuite il est trop tard.

J'espère avoir répondu à votre question.

M. Fisher: Monsieur le président, monsieur Burrows, vous avez répondu en partie à ma question, mais vous avez fait preuve d'une certaine modestie et vous ne nous avez pas fait part de toutes les mesures que vous avez prises. En tout cas, nous parlons ici d'une enquête, avec prise de photos aériennes et c'est la police de Peel qui a dû trouver les noms de tous les témoins. Je crois savoir que vous avez utilisé toute une gamme de techniques très avancées pour obtenir toutes ces preuves et je vous comprends quand vous dites qu'il faut commencer sans tarder parce qu'il a pu s'agir d'un crime ou d'un acte de terrorisme quelconque. Je comprends les motivations.

Je comprends aussi que, si les membres de la police sont sur les lieux, ils seront les premiers à réagir. A votre avis, dans quelle mesure les inspecteurs fédéraux devraient-ils s'occuper de ces fonctions, compte tenu notamment du fait que beaucoup de localités n'ont pas accès au matériel perfectionné dont vous disposez.

M. Burrows: J'estime qu'il faut tenir compte des cas où les forces de police de la région sont limitées et où on ne dispose pas du type d'aide nécessaire. De toute évidence, il faut alors faire appel à d'autres groupes. Il est certain que la police provinciale de l'Ontario réagirait très rapidement et viendrait en aide à n'importe laquelle des petites localités... elle viendrait également en aide à des localités plus importantes, si cela était nécessaire.

Cependant, comme je l'ai dit précédemment, les premières réactions sont très importantes; dans le cas d'une petite localité, la police provinciale de l'Ontario interviendrait et l'on serait heureux qu'elle vienne prendre le contrôle des opérations. On pourrait ensuite faire appel à d'autres forces de police, y compris à celle de M. Ackroyd et aux miennes, des forces ayant des hommes disponibles à envoyer n'importe où dans la province.

Ce que j'ai apprécié pendant tout cet événement, c'est que je n'ai jamais perdu confiance dans la capacité des agents des forces de police, ce qui a considérablement facilité la prise de décisions. Tout cela est déterminé par des exercices de planification, et des expériences en situation réelle. Dans tous les cas, la police va commencer par recueillir des données, elle va faire des relevés, prendre des photographies de la scène au cas où

[Texte]

when anything occurs, any competent police force is going to initially start to record things and have people take certain records and also photographs of the scene, as you mentioned, because you know that eventually that could end up in a possible criminal court or inquiry or inquest and you have to be prepared for that type of thing.

Mr. Fisher: Mr. Chairman, the investigation in Mississauga went on for weeks, or the accident went on for a week. So we are not just talking about the initial reactions of a good police force. As I understand it, you continued all this activity through the week. Did you at any time get a sense that you were duplicating something that federal inspectors were doing or should have been doing?

Mr. Burrows: Well, not at that time. I think the meetings were well chaired, well handled. There are always minor problems but the problems were not of any significance really in the over-all picture. I did not notice any duplication at that point. I think at times there might have been some people wondering, not within the command centre but outside, who was responsible or who was in charge and all the rest of it and what authority there was, for instance, to evacuate, things like that that have to be clearly defined to help us in any similar situations. Sometimes policemen and police officers on the street do it. Every day they have to make decisions, stick their necks way out and hope that it is the right decision. The experts later on have a chance to second guess them. But most of us know that when life is in danger, you just make decisions and sometimes you have to worry about the law later.

Mr. Fisher: Just one last question, Mr. Chairman. The Peel police also have some experience with air crashes at the airport, and I presume that the same sort of pattern happens, that you move in very quickly at the beginning because you are the people on the spot. I am not sure if I am pushing the point too much here but I would like you to draw a comparison in your mind.

Is there a stage in air crashes where you bow out and someone else comes in, federal inspectors come in to handle the actual investigation on the site? If we were to draw a comparison between, say, an accident as serious as the crash of a CD-8 several years ago, and the evacuation, would you have found federal inspectors quicker to respond in air crashes, more thorough in their own work or equal in their own work? Would you say you were satisfied, in the Mississauga investigation or in the train derailment, that they were as good as their air counterparts?

Mr. Burrows: I think the air counterparts have perhaps more preparedness and more experience in some cases in handling that type of situation and therefore they realize, as do the police, that it is a joint effort, a joint investigation that is required, and they work very well together, in my experience. As far as I know, there is no real conflict because we each know that we have certain areas of responsibility that have to be investigated, but again, it is very important that the scene is

[Traduction]

l'affaire serait portée aux assises ou en vue de toutes sortes d'enquêtes, et il faut être prêt pour ce genre de choses.

M. Fisher: Monsieur le président, l'enquête relative à l'accident de Mississauga s'est prolongée sur plusieurs semaines et l'accident lui-même a duré une semaine. Nous ne parlons donc pas seulement des premières réactions d'une bonne force de police. Je crois savoir que tout cela s'est poursuivi pendant toute la semaine. N'avez-vous jamais pensé que vous faisiez ce que les inspecteurs fédéraux faisaient ou ce qu'ils auraient dû faire?

M. Burrows: Non, pas à ce moment-là. J'estime que les réunions ont été fort bien présidées, fort bien dirigées. Il y a toujours de petits problèmes, mais les problèmes n'ont rien eu de grave à l'échelle de l'ensemble de la situation. Je n'ai pas eu l'impression d'un dédoublement des efforts à l'époque. En dehors du centre de commandement, certains se sont peut-être parfois demandés qui était responsable, qui était chargé des opérations, qui s'occupait de l'évacuation, par exemple. Tous ces éléments doivent être clairement définis dans ce genre de situation. Chaque jour, les agents de police doivent prendre des décisions, ils les prennent en espérant que ce sont les bonnes. Par la suite, les experts ont le bénéfice de l'après-coup. Cependant, nous savons tous que quand une vie est en danger, il faut prendre une décision et parfois, on sait que c'est après qu'il faudra s'inquiéter de ce que dit la loi.

M. Fisher: Monsieur le président, une dernière question. La police de Peel a une certaine expérience à propos des accidents d'avions à l'aéroport et je suppose que, dans de tels cas, vous intervenez très rapidement dès le début parce que vous êtes sur place. A ce propos, sans vouloir chercher à aller trop loin, j'aimerais vous voir faire une comparaison dans votre esprit.

Dans le cas des accidents d'avions, y a-t-il un moment où vous vous retirez pour laisser la place à quelqu'un d'autre, des inspecteurs fédéraux venant faire enquête sur les lieux, par exemple? Si nous faisons une comparaison entre un accident aussi grave que celui qui a mis en cause un DC-8 il y a plusieurs années et une évacuation, estimez-vous que les inspecteurs fédéraux interviennent plus rapidement dans le cas d'un accident d'avion, qu'ils étudient ce genre de cas de façon plus approfondie ou qu'ils sont égaux dans leur travail? Estimez-vous que les inspecteurs fédéraux qui ont été chargés de l'enquête à Mississauga ou du déraillement du train ont été aussi compétents que leurs collègues qui sont chargés des accidents d'avions?

M. Burrows: J'estime que ceux qui sont chargés des accidents d'avions sont peut-être plus préparés, ils ont plus d'expérience de ce genre de situations et, par conséquent, ils savent, comme les forces de police, qu'ils doivent alors déployer leurs efforts conjointement, qu'ils doivent enquêter avec d'autres et, pour autant que j'aie pu le constater, le travail est tout à fait excellent. A ma connaissance, il n'y a pas de conflit réel parce que chacun sait de quel domaine il est responsable, dans quel

[Text]

controlled and that the evidence is protected, so that if you do have certain experts in aerodynamics or anything else, then you have to have something for them to look at before everybody carts pieces away and that type of thing. An advantage in an air crash, of course, especially if everyone is dead, is that there is no urgency.

• 1025

It is not the same as in a train crash where you have dangerous commodities and you have to protect lives and save lives. In an air crash, once the plane has crashed and the injured are removed if there are injured, then the urgency is not there, as long as you have the scene protected. So you do have a little more time.

The identification of bodies, of course, then becomes very important also and again, that is a responsibility of the police working for the coroner. So we do have a variety of responsibilities in these situations. I have not heard of any problem in any plane crash situation working with the federal authorities there because, as I said before, each understands the role of the other.

Mr. Fisher: Is it fair for me to say in conclusion, Mr. Chairman, that you were satisfied during the derailment that the inspectors were working well with your people?

Mr. Burrows: In this situation, as I said before, we could have used more assistance initially. I do have a couple of things that caused us the most trouble, I think, at the start in this situation was the lack of accurate information about the derailment itself and what cars had derailed. When I arrived at the scene I was shown a consist list or manifest and there were certain areas on that list that were shown to me that were supposed to have been derailed. Again, because I guess I just do not believe in assuming anything, I was asking for readings and I was getting a few readings back from people at the scene and that just did not seem to correspond with what was on the list.

Obviously when we asked them to look at the cars that had derailed if possible to give us any identification, that was virtually impossible to do because they had all burned off; the plate cards that they are using are just not satisfactory for these purposes. So we had to send teams of officers to walk the length of the remaining portion of the train, and check for the chlorine fire, which we had initially been told was not in the fire. After getting the information back from the teams of officers and going back myself again with the deputy chief to the scene and having another look at the situation, we finally deduced that the chlorine tanker had to be in the fire because it was not anywhere else.

We could have saved a lot of time if we would have had more accurate information initially. If the chlorine had, in fact, spilled, that could have been a pretty serious situation prior to our having an opportunity to evacuate. As soon as I found out that the chlorine tank was in the fire, that is when I ordered the first evacuation, a series of evacuations. But that could have happened sooner had I had accurate information to start with.

[Translation]

secteur il doit enquêter, mais, permettez-moi de répéter qu'il est très important que la scène soit surveillée et que les témoignages et les preuves soient protégés parce que, par exemple, si on fait appel à des experts en aérodynamique, il faut que ceux-ci aient de quoi faire leur travail avant que l'on ne vienne enlever les morceaux et ainsi de suite. L'avantage des accidents d'avions, bien sûr, surtout quand tout le monde est mort, c'est qu'il n'y a pas d'urgence.

C'est différent lorsqu'un train transportant des marchandises dangereuses déraile et qu'il faut sauver des vies. Lors d'un accident d'avion, une fois que les blessés ont été transportés, s'il y a lieu, il n'y a plus d'urgence, il suffit de protéger les lieux de l'accident. On dispose donc de plus de temps.

Bien entendu, l'identification des corps prend alors beaucoup d'importance et c'est une responsabilité que doit assumer la police à l'intention du coroner. Nos responsabilités sont donc fort variées dans de telles circonstances. La collaboration avec les autorités fédérales lors d'un accident d'avion n'a jamais posé de problème car, comme je l'ai déjà dit, les rôles sont bien déterminés.

M. Fisher: Pouvons-nous donc dire, en conclusion, que d'après vous la collaboration entre les inspecteurs et votre personnel a été bonne lors du déraillement?

M. Burrows: Comme je l'ai déjà dit, nous aurions pu avoir plus d'aide au départ. Je devrais peut-être mentionner que c'est le manque de renseignements précis sur le déraillement lui-même qui a posé le plus de difficulté au départ. Lorsque je suis arrivé sur les lieux, on m'a présenté un manifeste indiquant quels wagons avaient déraillé. Étant donné que je ne veux jamais rien tenir pour acquis, j'ai demandé aux gens sur les lieux d'effectuer une vérification, et cette dernière a donné des résultats non conformes aux renseignements fournis dans le manifeste.

Évidemment, il a été impossible d'identifier les wagons déraillés, car ils avaient tous brûlés; les panneaux dont ils se servent aux fins d'identification ne sont pas appropriés dans ce cas. Nous avons donc dû envoyer des équipes marcher le long des wagons restés sur la voie afin de détecter toute combustion de chlore. Après avoir obtenu les résultats des vérifications de ces équipes et d'y être retourné moi-même accompagné du sous-chef, nous avons dû conclure que le wagon transportant du chlore avait brûlé car on ne pouvait le trouver ailleurs.

Nous aurions pu gagner beaucoup de temps si nous avions disposé de renseignements plus précis au départ. Si du chlore s'était échappé, la situation se serait bien aggravée avant que nous ayons pu évacuer. Dès que j'ai constaté que la citerne de chlore était en train de brûler, j'ai ordonné l'évacuation. J'aurais toutefois pu le faire plus tôt si j'avais disposé des renseignements précis dès le départ.

[Texte]

I would certainly hope that in future we do get more accurate information. And, also I would think it would be very beneficial to have information pertaining to the commodities as to what the dangers are. Everybody knows chlorine is dangerous obviously, or at least most people do, but they should know the potential hazard, just how dangerous it is or any other commodity is so that you can take immediate action. They should have information there for you, readily available anyway, as to what type of experts to call.

Again, in an area where you have a plan, much of this is in the plan, certain people to call, but if it happens in an urban area and in particular where there is not a plan in effect and you do not have anything handed to you by the people in charge of the vehicle that is overturned or whatever, then you really have very little to go on and by the time you find out it could be too late. You cannot wait around; in situations like that you have to have immediate information to make the necessary decisions. You certainly do not want to evacuate a whole city if it is not necessary. But, on the other hand, you want to be able to do it as rapidly as possible when it is necessary.

• 1030

The Vice-Chairman: Mr. Burrows and Mr. Fisher, thank you. Now Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. Everybody got bouquets up there today except Jack Ackroyd so we better congratulate him on his elevation to Chief of Police of Metropolitan Toronto. I do not envy your job, sir, but I wish you the best of luck. One of my colleagues said that it sounded like a love-in this morning. I think it is time that politicians stood up and supported the police. I think they have been hicked around too much and it is time that we stood up and supported our various police forces. It is very important.

I was interested, Chief Burrows, in your comment that everybody knows that chlorine is dangerous. Everybody seemed to know except the Canadian Transport Commission which when they read books said that it was just a compressed gas and in fact did not list it as a poisonous substance which, of course, we all know it is in those quantities.

The Canadian Municipalities Association, under the chairmanship of Dennis Flynn, Mayor Flynn of Etobicoke, was in the other night and made some interesting suggestions. I would like to bounce them off you to find out if in fact they are practical. One of their suggestions was that all communities should be notified of dangerous goods passing through their communities. In other words, when a train goes through Belleville, Chief Crosbie, the police department should receive a Telex or whatever listing all the dangerous goods on that particular train and their position on that train. The other suggestion made was that highway trucks transporting dangerous goods should be painted, the whole truck should be painted, colour coded, in other words, as to the dangerous goods they are carrying. I would like to, on those two points, get your opinion on that type of thing. First of all, is it practical?

[Traduction]

J'espère que nous pourrions nous en procurer à l'avenir. Il serait également fort utile de détenir des renseignements sur les risques posés par les différents produits. A peu près tout le monde sait que le chlore est dangereux, mais il faudrait connaître exactement la nature de ce danger afin d'agir immédiatement. Des renseignements devraient être disponibles sur le champ, du moins en ce qui a trait aux spécialistes auxquels s'adresser.

Évidemment, lorsqu'il existe un plan, ces aspects ont tous déjà été prévus, mais si l'accident se produit dans une région urbaine, surtout en l'absence d'un plan, et que les transporteurs ne peuvent vous fournir aucun renseignement, on procède à l'aveuglette et l'on perd beaucoup de temps. On ne peut faire le pied de grue dans des situations de ce genre, il faut disposer des renseignements nécessaires à la prise des décisions. On veut certainement éviter d'évacuer toute une ville si ce n'est pas nécessaire. Toutefois, on veut pouvoir le faire le plus rapidement possible quand c'est nécessaire.

Le vice-président: Monsieur Burrows et monsieur Fisher merci. Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Tout le monde a reçu des louanges aujourd'hui, à l'exception de Jack Ackroyd. Nous devrions donc le féliciter d'avoir été nommé chef de la police de Toronto. Je ne vous envie pas monsieur et je vous souhaite bonne chance. Un de mes collègues m'a fait remarquer qu'on ne cessait de se féliciter ce matin. A mon avis, il est grand temps que les hommes politiques se préoccupent d'offrir leur appui à la police. Elle a fait l'objet de beaucoup trop de critiques, et il est temps que nous parlions en sa faveur. C'est très important.

Monsieur Burrows, vous avez dit que tout le monde sait que le chlore est dangereux. Pourtant, après avoir consulté ses manuels, la Commission canadienne des transports a déclaré qu'il s'agissait uniquement d'un gaz comprimé et qu'il ne faisait pas partie de la liste des substances toxiques. Évidemment, nous savons qu'il est toxique en une telle quantité.

Lors de sa comparution, l'Association canadienne des municipalités, sous la présidence de Dennis Flynn, maire d'Etobicoke, a fait certaines suggestions intéressantes. J'aimerais vous en faire part et vous demander si elles vous semblent réalistes. L'Association a proposé que toutes les localités soient averties du transport de marchandises dangereuses sur leur territoire. Autrement dit, lorsqu'un train traverse Belleville, le chef Crosbie, le service de police devrait recevoir une liste de toutes les marchandises dangereuses qu'il transporte ainsi que leur emplacement. On a aussi suggéré que les camions transportant des marchandises dangereuses soient peints de différentes couleurs, selon un code, pour que l'on puisse identifier les marchandises dangereuses qu'ils transportent. J'aimerais connaître votre opinion là-dessus. Premièrement, est-ce réaliste?

[Text]

Mr. D. T. Crosbie: Mr. Chairman, Belleville, of course, is the major rail centre on the Canadian National between Toronto and Montreal. All freight trains stop there and change crews. It is a very busy line, probably the busiest in Canada in that the mainline of the Canadian Pacific goes through Belleville at 35 miles and hour. I question the practicality of advising me of all the freight trains that are going through the city. I can see situations where if there is something extremely dangerous being transported we should be alerted, but I really question the practicality of it. I know that there are at least 10 freight trains on the CPR that go through. I do not know the number on the CNR, but I know the size of the yard and I really question the practicality of that.

I can think of some major things going through, as Mr. Ellis mentioned, like the disposal of nuclear waste. I think the local authorities should know about that, but I really question the practicality considering the volume of traffic that we would have through, and certainly many, many other areas in this country have the same or greater volumes than we do. As I say, I question the practicality of it.

Mr. McDermid: Do either of the other chiefs have any comment on that?

Mr. Ackroyd: I would share Chief Crosbie's view that it would not be practical. The mechanics of just controlling that does not make a lot of sense.

Mr. McDermid: What about the colour coding of trucks according to their content? Is that a practical suggestion?

Mr. Burrows: Mr. McDermid, I believe that we should colour code all vehicles carrying dangerous commodities, and they should be on metal rather than on some type of cardboard or paper placard the way some of them are at the present time so they are not going to burn off quite as easily.

As far as trains are concerned, I also think that, if it is all possible, trains carrying dangerous commodities should possibly be special types of trains with specially trained crews and possibly the same people could be crew on trains carrying dangerous commodities because I think that with the number of derailments there are in Canada every year, and in North America, certainly there is justification for having highly trained, specially trained crewmen for those particular types of trains, and possibly more. In the Mississauga situation there were three. And we believe there should be two at the front and two at the back, and in that particular case there was only one in the rear.

• 1035

Mr. McDermid: I cannot really comment on the practicality of having special trains. The railways, I am sure, would fight that type of thing. The training of crews, though, is something rather interesting. Why would you not train all your crews?

Mr. Burrows: They could certainly do that if they wished but, as with anything else, I think training is something that has to be consistent; if you train all the crews, and just assume that they are going to remember everything that they have

[Translation]

M. D. T. Crosbie: Bien entendu, monsieur le président, Belleville est le principal centre ferroviaire du Canadien National entre Toronto et Montréal. Tous les trains de marchandises s'arrêtent là pour changer d'équipage. C'est probablement la ligne la plus occupée du Canada car les trains du Canadien Pacifique traversent Belleville à 35 miles à l'heure sur la ligne principale. Je doute qu'il soit possible de m'informer de tous les trains de marchandises traversant la ville. S'il s'agit de substances extrêmement dangereuses, nous devrions peut-être être avertis, mais je doute que ce soit possible dans tous les cas. Il y a au moins 10 trains de marchandises du CP qui traversent Belleville. J'ignore le chiffre pour le CN, mais je sais que les dimensions de la cour et je doute que la formule soit pratique.

Il y a des substances plus dangereuses que d'autres, ainsi que l'a mentionné M. Ellis, comme les déchets nucléaires. Les autorités locales devraient en être averties, mais je ne crois pas qu'il soit réaliste de demander d'être informé dans tous les cas étant donné l'importance du trafic à bien des endroits.

M. McDermid: Les autres témoins ont-ils quelque chose à ajouter?

M. Ackroyd: Je conviens avec le chef Crosbie que ce serait difficile à appliquer. Il serait absurde de d'essayer d'exercer un tel contrôle.

M. McDermid: Que pensez-vous de peindre les camions selon ce qu'ils transportent?

M. Burrows: Monsieur McDermid, je crois que nous devrions peindre tous les véhicules transportant des marchandises dangereuses selon un certain code et que cette peinture devrait être appliquée sur du métal plutôt que sur du carton comme à l'heure actuelle, car celui-ci se consume trop facilement.

Par ailleurs, il faudrait que les marchandises dangereuses ne soient transportées que par des trains spéciaux, dont l'équipage aurait reçu une formation à cette fin. Étant donné le nombre de déraillements qui se produisent au Canada chaque année, et en Amérique du Nord, il y aurait certainement lieu que ces trains soient conduits uniquement par des équipages spécialement formés. Nous croyons qu'il devrait y en avoir deux à l'avant et deux à l'arrière, mais à Mississauga il n'y en avait que trois dont un à l'arrière.

M. McDermid: Je ne peux vraiment pas dire si les trains spéciaux seraient une solution pratique. Je suis sûr que les chemins de fer s'y opposeraient. Toutefois, la formation du personnel des équipes est une chose assez intéressante. Pourquoi ne pas former toutes les équipes?

M. Burrows: Les chemins de fer pourraient certainement le faire s'ils le désiraient, mais encore là, il faut appliquer un programme de formation suivi, il serait assez dangereux de former tout le monde en présumant qu'ils se rappelleront tout

[Texte]

learned that practice could be rather dangerous, too. I think people who have had to deal with situations all the time, day by day, obviously remember what they are supposed to be doing better than somebody who may be assigned once a month, or whatever the case may be, to some train carrying dangerous commodities.

With regard to special trains, one of the things I think they should do is have trains with roller-bearing cars rather than friction-bearing cars because, from what we understand roller-bearing cars do not have the same problems, or as high a frequency of problems as the friction-bearing cars. We do not see any reason why trains carrying dangerous commodities could not be outfitted with roller-bearing cars, at least.

Mr. McDermid: I cannot comment on that. My colleague, Mr. Turner from London, can probably comment on that. He says they are harder to stop though when they have got roller-bearings on them. Is that not right?

Mr. Turner: That is right.

Mr. Burrows: Well maybe when they are going that fast they are. That is that, then.

It leads up to another thing I think I should mention, Mr. Chairman. The speed of trains going through urban communities should be regulated.

An hon. Member: Amen.

Mr. Burrows: It should be regulated through rural communities as well, obviously, but especially in urban communities. There is no reason at all why a train carrying dangerous commodities should be speeding through an urban community.

Mr. McDermid: Is the emergency phone number in Ottawa well known to the police departments across this country for calling for information on dangerous goods? Is that number well known throughout the police departments?

Mr. D. T. Crosbie: I can speak for that. Yes, we were notified of that number, and I am sure all forces were. Strangely enough, it came two days after we had a nuclear spill but, fortunately, we had available to us the Canadian Forces Base which could monitor the spill and we were in a very, very favourable position. But not all municipalities would be. That number has been well transported to the police community.

In respect to your other question, and I am sure Mr. Turner can back me up, members of the railways have their rule books. I do not know what it contains, but I know that they have to qualify at specific times to rewrite their rules and be examined on their rules. I am sure that matters with respect to transportation of dangerous goods could be contained in that rule book so that all members would qualify regularly on it. I do subscribe to what the British Railways have done. They separate the transportation of explosives from other dangerous goods. I think, if they can do it there, surely we can do it here.

Mr. McDermid: Definitely. Definitely. That is a must as far as I am concerned and, I am sure, as far as this committee is concerned.

[Traduction]

cet apprentissage. Il est évident que ceux qui effectuent quotidiennement ces tâches se rappellent mieux ce qu'ils doivent faire que ceux qui ne sont affectés qu'occasionnellement à des trains transportant des marchandises dangereuses.

Une autre suggestion concernant les trains spéciaux, c'est d'avoir des wagons munis de roulement à rouleaux au lieu de roulement à frottement, étant donné que les problèmes sont moins fréquents sur ce premier type de roulement. Nous ne voyons pas pourquoi on ne pourrait pas au moins en équiper les wagons des trains transportant des marchandises dangereuses.

M. McDermid: Je ne sais pas, mais mon collègue de London, M. Turner, pourra probablement vous répondre. Selon lui, les wagons équipés de roulement à rouleaux sont plus difficiles à stopper. N'est-ce pas?

M. Turner: En effet.

M. Burrows: C'est probablement le cas lorsqu'ils roulent trop vite. Alors, voilà l'explication.

Monsieur le président, cela m'amène à soulever une autre question, soit la vitesse des trains traversant les centres urbains. Il faudrait que cette vitesse soit réglementée.

Une voix: Amen.

M. Burrows: Il est évident qu'il faudrait aussi réglementer la vitesse des trains traversant les agglomérations rurales, mais surtout dans les centres urbains. Il n'y a absolument aucune raison pour laquelle un train transportant des marchandises dangereuses traverse une ville à toute vitesse.

M. McDermid: Les services de police partout au pays ont-ils le numéro de téléphone d'urgence à Ottawa permettant d'obtenir des renseignements sur les produits dangereux?

M. D. T. Crosbie: On nous a communiqué ce numéro, et je suis sûr qu'on l'a communiqué à tous les corps policiers. Comme par hasard, on nous l'a communiqué deux jours après que nous ayons eu un déversement de produit radio-actif, heureusement, nous avions à notre disposition les services de la base des Forces canadiennes qui ont pu surveiller la situation, nous étions donc dans une position très privilégiée, ce qui n'est pas le cas de toutes les municipalités. Les corps de police ont bien reçu ce numéro.

Quant à l'autre question, et je suis sûr que M. Turner pourra le confirmer, les gens des chemins de fer ont leur livre de règlements. J'en ignore le contenu, mais je sais qu'à certains moments donnés ils doivent subir des examens portant sur ces règlements. Je suis sûr que les questions relatives au transport des marchandises dangereuses pourraient y être incluses de sorte que, régulièrement, tous se qualifient sur le sujet. Je préconise l'initiative des chemins de fer britanniques, qui ont séparé le transport des explosifs de celui des autres produits dangereux. S'ils ont pu le faire là-bas, nous pouvons certainement le faire ici.

M. McDermid: Absolument et parfaitement. A mon avis, c'est essentiel et je pense que le comité en conviendra.

[Text]

You talk about a copy of a manifest being available on twenty-four hour basis at a designated location. Would you suggest that this emergency number in Ottawa might be the place for that type of thing?

Mr. D. T. Crosbie: We really have no suggestion about that because, as I understand it, the emergency number really just puts you in touch with whoever is responsible for what. For instance, if it is a nuclear problem, they immediately put you through to the person responsible for nuclear. So, probably, the emergency number would be a coordinating number which would say all right, that is a Canadian Pacific Railway problem, it is a CNR railway problem; this is the number where it is available to you. As I understand it, the "con" system—and you can check me if I am wrong, Chief Burrows—is in the caboose with the conductor.

Mr. McDermid: Yes.

Mr. D. T. Crosbie: Even a second copy in the head end with the engine man would be of some extra assistance to people at the scene.

• 1040

Mr. McDermid: If you can read the manifest.

Mr. D. T. Crosbie: If you can read it, that is right.

Mr. McDermid: If it is legible to the lay person who is going to be reading it, such as a policeman, or the fire department, or whoever it may be.

Mr. D. T. Crosbie: That is right. We are not railroaders, expect by hobby.

Mr. McDermid: Gentlemen, just in closing, I want to thank you for coming. It is a good brief here. Your point number nine, regarding the inspectors, is very well taken, and I am sure the staff in the ministry will pay close attention to your points there regarding the inspector and passing authorities on to police departments. Thank you for being here today.

The Vice-Chairman: Chief Crosbie and Mr. McDermid, thank you. Mr. Sargeant now.

Mr. Sargeant: Thank you, Mr. Chairman. I have a number of questions arising out of the comments that have passed in the last hour or so. I do not think time will allow me to get them all in.

I must say I think this is probably a rare day in the history of the House of Commons. I find myself agreeing with the very fine comments and suggestions coming from all corners here, and I think it is unfortunate this legislation is not quite strong enough. It does not incorporate all of the suggestions with regard to labelling and with regard to designating people to be in charge in situations where we have spills of varying degrees.

I would like to ask a couple of questions. I would like to get back to the suggestion Chief Crosbie mentioned earlier about emergency measures organizations, to find out what would be the make-up of such organizations. Who would participate in an emergency measures organization in any given community? Who would be in charge of the EMO in that community?

[Translation]

Vous avez mentionné que l'exemplaire d'un manifeste était disponible de jour dans des endroits désignés. Selon vous, est-ce que le numéro d'urgence à Ottawa serait l'endroit indiqué pour ce genre de choses?

M. D. T. Crosbie: Pas vraiment, parce qu'à ce numéro d'urgence on ne fait que vous mettre en communication avec le responsable concerné. S'il s'agit d'un problème nucléaire, par exemple, on vous met immédiatement en communication avec les responsables du nucléaire. Leur rôle c'est la coordination, par exemple, si le problème touche le Canadien Pacifique ou le Canadien National, on vous transmettra le numéro où vous pouvez rejoindre les responsables. Reprenez-moi si je me trompe, chef Burrows, mais je pense que le système de communication est installé dans le fourgon du conducteur.

M. McDermid: En effet.

M. D. T. Crosbie: En cas d'accident, il serait aussi très utile qu'il y en ait un deuxième exemplaire à la disposition du mécanicien à la tête du train.

M. McDermid: Si vous avez le temps de lire le manifeste.

M. D. T. Crosbie: En effet.

M. McDermid: Encore faut-il que ce soit compréhensible au profane qui le lira, que ce soit un policier ou un pompier ou quelqu'un d'autre.

M. D. T. Crosbie: En effet. Nous ne sommes pas des gens de chemins de fer, sauf par passe-temps.

M. McDermid: Messieurs, en terminant, je tiens à vous remercier d'être venus. Vous avez présenté un bon mémoire et nous tenons compte de votre article numéro 9 portant sur les inspecteurs, et je suis sûr que le personnel du ministère l'étudiera de plus près, ainsi que l'article portant sur la transmission des pouvoirs aux services de polices. Merci d'être venus.

Le vice-président: Merci, chef Crosbie et M. McDermid. Nous passons maintenant à M. Sargeant.

M. Sargeant: Merci, monsieur le président. J'ai de nombreuses questions découlant des commentaires qui ont été faits depuis environ une heure. Je ne pense pas que j'aurai le temps de toutes les poser.

Je dois dire que c'est probablement un jour exceptionnel dans l'histoire de la Chambre des communes. Je constate être d'accord avec les excellents commentaires et les excellentes suggestions provenant de toute part et je regrette que cette loi ne soit pas plus rigoureuse. Elle ne tient pas compte de toutes les suggestions visant l'étiquetage et la désignation de responsables en cas de divers degrés de déversement.

J'aurais des questions sur la suggestion du chef Crosbie, tout à l'heure, visant l'organisation des mesures d'urgence, afin de savoir quelle serait la composition de ce genre d'organisation, dans une ville qui participerait à l'Organisation des mesures d'urgence? Qui en serait responsable?

[Texte]

Mr. D. T. Crosbie: Well, I can only tell you the way it used to operate, the way it is presently operating in Hastings County. They have a co-ordinator, and that is just what he is—a co-ordinator. Through—that, they develop an emergency plan of what each organization is responsible for: what the police are responsible for, what the fire department is responsible for, public works, et cetera. They devise a local emergency measures response plan, this is the type of thing we are suggesting.

Originally, emergency measures were all concerned with evacuation of cities from nuclear attack and this type of thing, and natural disasters and accidental disasters were an offshoot from that. I think we are probably more prone to things like Mississauga than we are probably to nuclear bombs, and this is what such an organization should address itself to.

Mr. Sargeant: Who is the co-ordinator? I am just thinking that in the case of Mississauga last fall, if somebody else had come in over Chief Burrows, we may not have had the success we did have.

Mr. D. T. Crosbie: No.

Mr. Sargeant: Is the police chief the co-ordinator of the EMO in Hastings County or in other areas?

Mr. D. T. Crosbie: No, but what the co-ordinator does do is see that the proper people are there. In the Mississauga situation, it would be standard that the police chief would take charge as he did.

Mr. Sargeant: All right.

Mr. D. T. Crosbie: One of the things in the police profession you are taught to do from the start, is that you are probably the first one there, whether you be a constable or not, and you take charge, with or without legislation. The primary, of course, concern is the well-being of the public who are nearby or involved.

Mr. Sargeant: I would like to direct a few questions. I think probably to Chief Burrows. In your instance in Mississauga last fall, you mentioned that as soon as you found out the car containing chlorine was involved in the fire, you decided then to evacuate. Would police chiefs in every community across the country have the same degree of expertise?

I am thinking of, say, a small prairie town where they have what we call on the prairies a town cop—you know, somebody who is hired who very often does not have very much professional training as a policeman. Would he have the same degree of expertise? For that matter, would, say, an R.C.M.P. corporal in a small town know to move that quickly if a tank car of chlorine were involved?

Mr. Burrows: Well, again, I think it probably would be determined by his experience, and certainly not just practical experience, but possibly learning by reading or whatever else. There are many ways of gaining some expertise, as you know. However, I think that would be a difficult question to answer because it would depend on the individual, I would think. I do not think we can always leave it up to individuals. We have to make certain that whoever is in charge has the necessary expertise within reason. No one can be an expert in everything, and certainly I do not claim to be an expert in train derail-

[Traduction]

M. D. T. Crosbie: Je puis simplement vous dire comment cela fonctionnait autrefois et comment cela fonctionne présentement dans le comté de Hastings. Cette organisation a un coordonnateur dont l'unique rôle est la coordination. L'organisation élabore une mesure d'urgence décrivant les responsabilités de chaque service: police, incendie, travaux publics, et ainsi de suite. Elles élaborent un plan d'action local de mesures d'urgence, et c'est ce que nous suggérons.

Au début, les mesures d'urgence portaient sur l'évacuation des villes en cas d'attaque nucléaire ou autres, et par la suite on s'est tourné vers des désastres naturels et accidentels. Je pense que nous sommes plus exposés à des accidents comme celui de Mississauga qu'à un bombardement nucléaire, c'est donc à ce genre de chose que l'organisation devrait s'intéresser.

M. Sargeant: Qui est le coordonnateur? A Mississauga l'automne dernier, les choses ne se seraient peut-être pas aussi bien passées, s'il y avait eu un autre responsable au-dessus du chef Burrows.

M. D. T. Crosbie: En effet.

M. Sargeant: Dans le comté de Hastings et ailleurs, le coordonnateur de l'OMU est-il le chef de police?

M. D. T. Crosbie: Non, mais son rôle est de voir à ce que les responsables soient là. Dans un cas comme celui de Mississauga, il serait normal que le chef de police prenne la situation en main comme il l'a fait.

M. Sargeant: Très bien.

M. D. T. Crosbie: Dans la police, l'une des choses que l'on vous enseigne dès le début, c'est de prendre les choses en main, que la loi vous le permette ou non, peut importe votre rang, parce que vous êtes probablement le premier sur les lieux. Évidemment, la première préoccupation est la sécurité des gens avoisinants ou concernés.

M. Sargeant: J'aurais quelques questions à l'adresse du chef Burrows. Relativement à l'incident de Mississauga, l'automne dernier, vous avez dit avoir décidé de l'évacuation dès que vous avez su que le wagon contenant du chlore avait pris feu. Est-ce que tous les chefs de police au pays en sauraient autant?

Je pense par exemple à un petit village des Prairies où il y aurait ce que l'on appelle, les policiers du village, lequel est souvent embauché sans avoir beaucoup de formation professionnelle. Aurait-il autant d'expertise? Même un caporal de la GRC saurait-il agir aussi vite dans une telle situation.

M. Burrows: Ma foi, je pense que cela dépendrait de son expérience, pas uniquement son expérience pratique, mais ce qu'il a appris par la lecture ou autrement. Comme vous le savez, il y a plusieurs façons de se spécialiser. Il est très difficile de répondre à cette question parce que cela dépendait de la personne. Je ne pense pas que nous puissions toujours nous fier aux particuliers. Dans la mesure du possible, nous devons nous assurer que la personne responsable possède les compétences nécessaires. Personne ne peut être expert en tout,

[Text]

ments after going through this past one, but we did gain experience.

• 1045

We had experience through other situations, as I mentioned before. Having the international airport in our jurisdiction, of course, and other problems that large urban communities have, gives you some experience in handling situations. Even having homicide experience in my situation helps, I think, because I understand the necessity of protecting evidence, photographing scenes and that type of thing. Certainly that could happen with somebody out in the Prairies in some small town, provided he had that past experience. He may have been hired from some larger police force.

Mr. Sargeant: One of the problems we had this past spring in MacGregor, Manitoba, when there was a spill of vinyl chloride there, was that nobody really moved in and took charge. There was no one person who moved in, and for about the first five or six days there was quite a bit of confusion.

The CNR and the shipper, Dow Chemical of Canada Limited, tried to look after it themselves originally, and there was a whole mixup. Dow Chemical of Canada Limited gave some wrong information about the type of chemical that was involved, and it led to the people trying to do the clean up not doing the right things. Then we had the provincial government jamming their nose in and trying to get some kudos out of it until they realized it was a bit of a boggle.

This sort of worries me, you know. I think it was Mr. McDermid who was saying they are going through every little town, and people along the way do not know what is coming through. In this case at MacGregor, there is a bit of a bump in the line where they have a number of derailments, and nobody was there on the scene for quite a while to take charge. Fortunately, there was no serious harm; it looks like there may be some carcinogens left in the area; but hopefully nothing will come of it.

I think, coming out of what the witnesses have suggested to us and particularly your comments just now, Chief Burrows, we are going to have to train people, whether they be policemen or other experts along the line, quite a bit more than they are trained at the present time, to let them know what to do and what kind of measures to take when these things happen in their areas. I think this legislation, unfortunately, does not go quite far enough to do that. How soon after the accident happened at Mississauga were you made aware of it and were you called in?

Mr. Burrows: I was called in about fifteen minutes after, roughly; I think it was seventeen minutes. However, prior to that, of course, senior officers, which is part of our plan, arrive on the scene. I do not like to be called unnecessarily in the middle of the night either, but we do have a plan whereby the senior officer on duty will attend at the scene. He will assess the situation and then decide what has to be done from there.

[Translation]

même après ma dernière expérience, je ne prétends pas être expert en déraillement, mais nous avons appris quelque chose.

Je le répète, nous avons acquis une certaine expérience par d'autres situations. Évidemment, le fait que l'aéroport international soit dans notre juridiction sans compter les autres problèmes d'une grande ville, nous permet d'acquérir de l'expérience face à ce genre de situation. Dans mon cas, même l'expérience dans le domaine des homicides m'a été utile puisque je comprenais la nécessité de préserver les preuves, de photographier les lieux de l'accident et ainsi de suite. Un policier d'une petite municipalité des Prairies pourrait certainement le faire, à condition d'avoir cette expérience. Avant d'être embauché, il faisait peut-être partie d'un corps policier important.

M. Sargeant: L'un des problèmes que nous avons eus à MacGregor, Manitoba, au printemps lors du déversement de chlorure de vinyle, c'est que personne n'a pris la situation en main. Personne ne s'est avancé, et il y a eu énormément de confusion pendant les cinq ou six premiers jours.

Au départ, le Canadien National et l'affrètement *Dow Chemical of Canada Limited*, ont essayé de régler le problème eux-mêmes, ce qui a créé tout un fouillis. *Dow Chemical of Canada Limited* a fourni de faux renseignements sur le type de produits chimiques déversés donc les gens responsables du nettoyage, ne faisaient pas ce qu'ils devaient faire. Ensuite, pour la gloriole, le gouvernement provincial s'en est mêlé jusqu'à ce qu'il se rende compte de la confusion.

Vous savez, cela m'inquiète. M. McDermid disait que ces trains traversent tous les petits villages, et les gens ignorent les dangers qu'ils courent. Dans le cas de MacGregor, il y a dans la voie un cahot qui a provoqué plusieurs déraillements, mais il a fallu attendre longtemps avant que quelqu'un prenne les choses en main. Heureusement, il n'y a pas eu de dégâts sérieux, toutefois il semble qu'il y ait encore des substances cancérogènes dans le secteur, mais nous espérons que ce sera sans conséquence.

Suite aux suggestions des témoins et surtout à vos commentaires, chef Burrows, je pense que nous devons former des gens, des policiers ou d'autres experts dans ce genre, et de façon beaucoup plus poussée que cela ne se fait présentement afin qu'ils sachent quoi faire et quelles mesures prendre lorsque ce genre d'accident se produira dans leurs secteurs. Malheureusement, à mon avis, cette loi ne va pas jusqu'à là, elle ne nous permet pas de faire cela. Combien de temps après l'accident de Mississauga vous en a-t-on informé et vous a-t-on appelé?

M. Burrows: J'ai été informé de l'accident environ 15 ou 17 minutes après qu'il s'est produit. Toutefois, avant cela, un officier supérieur s'était rendu sur les lieux, ce qui fait partie de notre plan. Je n'aime pas non plus être dérangé pour rien en plein milieu de la nuit, mais notre plan prévoit que l'officier supérieur de service se rendra sur les lieux. Il décidera des mesures à prendre après avoir évalué la situation.

[Texte]

He or she could implement the plan and, of course, communications is extremely important. Our communications centre is one of the keys to this. They then start calling the key people first. If someone more important than I should be called, they are obviously going to call that individual first, depending on the situation.

Mr. Sargeant: You had people on the scene within a matter of minutes then?

Mr. Burrows: Oh, yes. In fact, there were officers there almost immediately. Certain patrol officers were in the area, and there was an officer who lived very close who was on the scene. In fact, they were there almost immediately and got blown back by one of the explosions, along with a few firefighters who had also arrived pretty quickly.

Mr. Sargeant: Well, what may you suggest about somebody moving in in situations that are much less serious, or not initially so obviously serious? Again, I am thinking of a case in Winnipeg this spring where there was a spill of methanol, and it was a couple of hours before anybody was notified. Now the railway, the CPR, was right in the centre of the city. The CPR tried to clean it up themselves, and it was over two hours before they let the local police or local authorities know what was going on. This could have been again a potential disaster and nobody was notified immediately.

• 1050

Mr. Burrows: Certainly that should not occur. In my estimation the police, and the firefighters if there is a potential for fire, obviously should be called immediately. They will then call in the rest of the people who are required. We have a long list of people in our plan and different addendums to the plan depending on the situation. We might call certain people for one type of thing, such as an air crash, and other people for some other type of situation. You do not have volumes and volumes of paper in your plan either. You have certain things you go to depending on what type of situation it is, and certain people who are called in in nearly all serious situations.

Mr. Sargeant: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I think I have only one or two very broad and very general questions that I would like to ask the gentlemen this morning.

The first one is whether or not, in your judgment, Chief Crosbie, this bill is a step forward, a step in the right direction. Is it basically a good piece of legislation in your judgment?

Mr. D. T. Crosbie: Mr. Chairman, through you to Mr. Forrestall, most assuredly our association believes this is a good step forward. That is why we appreciate the opportunity to come and give our observations on it and to indicate things that we think the bill should contain.

In response to the other member, in our item No. 10 we said we also feel that an inspector must notify civil authorities as to when and where he is going to destroy or otherwise dispose of goods, and we assume he must notify civil authorities when an incident occurs.

[Traduction]

Il ou elle pourrait appliquer le plan, et bien sûr les communications sont extrêmement importantes. L'un des éléments clé du système, c'est notre centre de communications. En premier lieu il contacte les personnes responsables. S'il faut communiquer avec quelqu'un de plus important que moi, ils le feront d'abord, selon la situation.

M. Sargeant: Alors, vos gens étaient sur les lieux en quelques minutes?

M. Burrows: Oh, oui! De fait, il y avait des agents sur place presque immédiatement. Certains agents patrouillaient le secteur, de plus, il y en avait un autre qui habitait très près et qui était sur les lieux. Ils ont même été repoussés par l'une des explosions, ainsi que certains pompiers qui étaient arrivés très rapidement.

M. Sargeant: Quelle initiative suggéreriez-vous dans des situations plus ou moins graves ou du moins dont la gravité n'est pas très évidente au début? Je pense au cas de Winnipeg, ce printemps, où il y a eu un déversement de méthanol. Il s'est passé quelques heures avant qu'on avise qui que soit. Les installations du Canadien Pacific sont situées au centre de la ville. Cette compagnie a essayé de nettoyer elle-même les déversements, il s'est passé deux heures avant qu'elle avertisse les autorités locales de ce qui se passait. Encore une fois, il y avait là un désastre en puissance et personne n'a été averti immédiatement.

M. Burrows: Cela ne devrait certainement pas se produire. A mon avis, s'il y a danger d'incendie, il est évident qu'il faut immédiatement avertir les pompiers ou la police. Au besoin, ces derniers se chargeront d'appeler les autres personnes responsables. Notre plan comporte une longue liste de gens et il est en plusieurs volets selon la situation qui se présente. Pour un écrasement d'avion, par exemple, nous ferions appel à des gens de ce secteur, et dans d'autres cas ce serait d'autres personnes. De plus, ce plan est assez concis. Selon les cas, vous avez certaines choses à faire, et il y a des gens qui sont appelés dans presque toutes les situations graves.

M. Sargeant: Merci.

Le vice-président: Merci. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Ce matin, je n'ai que deux questions d'ordre général à poser.

Chef Crosbie, selon vous ce projet de loi est-il un pas dans la bonne direction? Fondamentalement est-ce un projet de loi valable?

M. D. T. Crosbie: Monsieur le président, il va sans dire que notre association pense que c'est un pas dans la bonne direction. C'est pourquoi nous apprécions cette occasion de pouvoir faire nos commentaires et préciser les choses que ce bill devrait contenir selon nous.

En réponse à la question de l'autre député, nous disons à l'article numéro 10 de notre mémoire qu'un inspecteur doit aviser les autorités civiles du jour et de l'endroit où il va détruire des produits ou s'en débarrasser, et nous présumons qu'il doit avertir les autorités civiles lorsqu'un accident se produit.

[Text]

Mr. Forrestall: It is the inspector that you are referring to.

Mr. D. T. Crosbie: That is right.

Mr. Forrestall: He should notify the civil authorities.

Mr. D. T. Crosbie: And/or the responsible railway. We do in our area have close liaison with our railroad people.

Mr. Forrestall: I am sure you do, given the nature of the traffic through your city.

The question of preservation of evidence, of technical evidence particularly, of course is always very important. As I have always believed that the competent authority will in fact take charge, this does not leave me overly concerned. I think all of us have a very healthy respect for the competency of officers and constables who arrive on scene. I think generally our responsibility and our concern is that those police officers do in fact have the best tools available to them. That is why I asked the general question of whether or not this piece of legislation is yet another very useful tool, or some of the parts that come out from under it.

Because there has been so much emphasis this morning on investigation, I have the sense that there is still some confusion. It did not occur to me that there might be confusion as to priory or first responsibilities. I argue frequently that we need nationally an independent commission of inquiry with respect to all transport accidents so that conflict of interest might seem to be removed, or not be a pertinent element. Because we have the distinguished chief with us this morning, I do not recall reading, in any of the newspaper accounts or any of the more formal indications of the experience, of any serious conflicts that arose with respect to investigation. Is my memory correct in that?

Mr. D. T. Crosbie: Yes, that is correct. One of the first things a constable is taught is that the most critical officer in the whole thing is the first officer on scene, who takes the steps to preserve the scene for the experts that he knows will eventually have to come in. He does not have that expertise, but he does have the expertise to protect the scene. This is the most critical area, as Chief Burrows related: getting in there and doing something right away. The experts can be called in later; the important thing is the protection of the public and the protection of the scene. Policemen are generally taught that that is one of their main roles: the first officer on the scene is to protect it and take steps to protect the people.

• 1055

Mr. Forrestall: Part of my uncertainty about whether you are satisfied or less than satisfied with the bill rose out of one of the first points that you made on the status of municipal by-laws or provincial laws or provincial statutes, whether or not these laws, in fact, became ultra vires with the implementation of this. Where do you see the problem or how do you see that as a problem?

Mr. D. T. Crosbie: I know that in the Province of Ontario right now there is a study committee on the transportation of dangerous goods on the provincial highways and our concern is would this bill negate anything that is done in the province?

[Translation]

M. Forrestall: Parlez-vous de l'inspecteur?

M. D. T. Crosbie: En effet.

M. Forrestall: Il devrait avertir les autorités civiles.

M. D. T. Crosbie: Ou les chemins de fer responsables ou les deux. Dans notre région, nous entretenons des relations étroites avec nos représentants du chemin de fer.

M. Forrestall: J'en suis persuadé étant donné la nature du trafic qui traverse votre ville.

Évidemment, la préservation des preuves, des preuves techniques surtout, est très importante. Cela ne me préoccupe pas outre mesure puisque j'ai toujours cru que les autorités compétentes prendraient les choses en main. Tous, nous reconnaissons la compétence des agents et des constables qui sont sur les lieux. Généralement notre responsabilité et notre préoccupation, c'est de voir que ces agents de police aient à leur disposition les meilleurs outils. Voilà pourquoi j'ai demandé si ce projet de loi, ou certaines parties de celui-ci, constituait un autre outil très utile.

Je pense qu'il y a encore un peu de confusion puisque ce matin on a tellement insisté sur les enquêtes. Il ne m'a pas semblé qu'il y avait de confusion quant à la priorité ou aux responsabilités premières. J'ai souvent prétendu que nous avions besoin d'une commission d'enquête nationale autonome portant sur tous les accidents de transport et ce, afin d'éviter dans la mesure du possible les conflits d'intérêt. Quant au distingué chef qui est avec nous ce matin, je ne me souviens pas avoir lu dans les journaux ou dans tout autre rapport plus officiel de cet incident qu'il y ait eu des conflits graves dans le cours de l'enquête. Ai-je raison?

M. D. T. Crosbie: En effet, c'est exact. La première chose que l'on apprend à un constable, c'est de prendre les mesures pour préserver les lieux, lorsqu'il est le premier agent sur place, afin que les experts qui viendront puissent faire leur travail, c'est là une phase très critique. Il n'est pas un expert, mais il sait comment préserver les lieux. Comme le chef Burrows l'a mentionné, c'est là la phase la plus critique: arriver sur les lieux et prendre des mesures immédiates. Par la suite, on peut appeler les experts, l'important c'est la protection du public et des lieux. On apprend généralement aux policiers qu'un des tâches les plus importantes du premier agent arrivé sur place est de garder les lieux dans l'état où ils se trouvent et de protéger les gens.

M. Forrestall: Je n'ai pas très bien compris si vous êtes satisfait du projet de loi parce que vous avez signalé au début que certains décrets municipaux et lois provinciales pourraient devenir caducs par suite de l'adoption de ce projet de loi. Où se trouve le problème?

M. D. T. Crosbie: Je sais qu'il existe maintenant en Ontario un groupe d'étude chargé d'examiner le transport de produits dangereux sur les routes provinciales et nous craignons que les décisions de ce groupe n'aboutissent à rien, à cause de ce

[Texte]

That is why we asked for a study by the legal people of the federal government so that it does not negate any action that municipalities and provincial authorities might wish to take.

One of our biggest concerns is that this bill does not delegate any authority to the police and we feel that in many cases we are going to be the first people there because when people have a problem, not just this, they always call the police. We feel that contained in here should be at least, if nothing else, some interim authority for us to take charge.

Mr. Burrows: May I comment on that too, Mr. Chairman. I believe the inspector should act as an advisor to the police. It is just as any other expert that they call in does and I think it would work much better if he acted in that capacity as an advisor. Obviously, if he or other people thought the police were not doing their jobs, there are steps that can be taken, if it is an individual, to have that individual removed. But I think in most cases he should act as an advisor to the authorities who are responsible in that area.

Mr. Forrestall: Do you always have the problem whether or not an inspector, in fact, is a competent investigator?

Mr. Burrows: . . . when we do not know who is going to be appointed to those positions.

Mr. Forrestall: There is confusion about that and with my friend sitting here I, being a lay person, fear to tread. Were he out of the room I might feel more free to explore. On the question of inspectors, of course, it is those inspectors, as I understand it, who are already in place and at work. The Canadian Transport Commission have them; Customs have them; air traffic or air safety branches have them; they are, in fact, in place. It could tend to be confusing but I think your suggestion is a valid one. The appropriate inspector is simply that and he is there as an advisor to the competent authority who, in fact, has taken charge.

I and my colleagues appreciate very much your being here. We have read with some care your brief and have had some other discussions on it behind your backs and we appreciate the several very pertinent observations and comments you have made. I think you will note in the next day or so that we have taken cognizance of a number of them and, in fact, will deal with them. I appreciate your coming very much. Thank you, Mr. Chairman.

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall.

Nous avons maintenant terminé le premier tour et nous avons évidemment un autre groupe de témoins qui attendent pour 11 h 00. Si le comité est d'accord, nous allons pour les fins du débat faire imprimer en annexe le mémoire présenté par l'Association canadienne des chefs de police. Est-ce que les membres du comité ont quelque chose à ajouter?

Alors, je remercierais simplement les différentes personnes qui se sont présentées, le chef Crosbie, M. Ackroyd et M. Burrows.

Monsieur Turner, aviez-vous une question à poser?
Do you have a question?

[Traduction]

projet de loi. Nous avons donc demandé aux experts-conseils juridiques du gouvernement fédéral de faire une étude en vue de protéger les initiatives que voudraient prendre les autorités municipales et provinciales.

Nous sommes très préoccupés par le fait que ce projet de loi ne confère aucun pouvoir à la police même si, dans beaucoup de cas, elle sera appelée la première. Lorsque les gens ont un problème, ils font toujours appel à la police. Nous estimons que le bill devrait au moins nous accorder le pouvoir provisoire de diriger les opérations.

M. Burrows: Je voudrais faire une observation aussi, monsieur le président. J'estime que l'inspecteur devrait agir comme conseiller à la police, au même titre que n'importe quel autre spécialiste auquel elle doit faire appel. Je crois que le système fonctionnerait bien mieux s'il n'était qu'un conseiller. Bien entendu, si lui ou d'autres croient que la police ne remplit pas ses fonctions, il y aurait des mesures à prendre. Si c'était une personne qui gênait les opérations, on devrait la remplacer, mais je pense que, de façon générale, il devrait plutôt jouer le rôle de conseiller auprès des autorités responsables.

M. Forrestall: Est-il toujours difficile de savoir si l'inspecteur est en fait un enquêteur compétent?

M. Burrows: . . . lorsque nous ne savons pas qui sera nommé à pareil poste.

M. Forrestall: Cette question n'a pas été expliquée clairement mais puisque nous avons un expert ici, je ne vais pas m'aventurer dans les détails. A propos des inspecteurs, il s'agit, bien sûr, des inspecteurs qui sont déjà en place et qui travaillent. On en trouve à la Commission canadienne des transports, à la douane, à la direction de la sécurité aérienne. A mon avis, votre idée est bonne. L'inspecteur compétent devrait être là seulement pour conseiller les autorités qui dirigent les opérations.

Moi et mes collègues, nous vous sommes reconnaissants de votre participation. Nous avons lu votre mémoire attentivement, nous en avons déjà discuté un peu et nous trouvons que vous avez fait plusieurs observations fort pertinentes et utiles. Vous allez sans doute constater, dans les quelques prochains jours, que nous en aurons tenu compte dans nos propositions. Je vous remercie beaucoup d'être venu.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

We have now ended our first round and we have another group of witnesses waiting for the 11 o'clock meeting. If the Committee agrees, we shall have the brief presented by the Canadian Association of Police Chiefs appended to our *Minutes*. Are there any members who have something to add?

Then, all that remains is for me to thank our witnesses, Chief Crosbie, Mr. Ackroyd and Mr. Burrows.

Mr. Turner, did you have a question?
Avez-vous une question?

[Text]

Mr. Turner: I would like to ask the chief about... you mentioned something in your presentation about instructions to crews. Have you seen this document? It was out on May 15 to all operating employees. It says:

• 1100

As of 12th May, 1980, GA reports were being delivered to all through trains at MacMillan Yard, Sarnia, Capreol. Other stations on the Great Lakes region will begin issuance of GA reports to through trains in the near future.

The purpose of this document is to provide locomotive engineers with a graphic presentation of the train's weight by car for train-handling purposes indicated by each car on the trains consist after the train consist has been reported. You would have to be a Philadelphia lawyer to figure this out. It is unreal. I just got this on the weekend. It says:

Some enginemen have already received instructions concerning how to read and interpret this report.

Now this is May 15. The accident at Mississauga happened in November. So here we are. Some people inform me that they cannot read it. They do not know what it is all about. Here it is June and we had a wreck last November and we have learned nothing in six and one half to seven months.

As you know, sir, we had a wreck at London, Ontario. The police were there and the firechiefs were there and they still had to call Sarnia for the Dow Chemical people to drive about 50 miles to reach the scene. They were there within 45 minutes. These people were experts and they had to tell the firechief and also the police, I imagine, to go through the train's manifest, the list of cargo, and not to go in to battle the fire until they knew what was in the cars. It is absolutely ridiculous that you people had the experience of this in Toronto in November and we had another experience three weeks ago in London and we have learned nothing.

I think your brief is good. The police are usually there, and if you have a fire the first man there is usually a policeman. I think you are quite right that the police should be in this bill because they are usually there to take charge. They are good men at directing things when accidents happen. I think you are quite right.

But what bothers me is that we have all these instructions. I have all kinds of material here. The employees of the Canadian National are next in line regarding the handling of dangerous commodities in both containers and empty tankcars. The book that the company gives us states in short that tankcars or containers that contain dangerous commodities must be accompanied by a waybill stating the contents and the emergency response form as shipped within Canada. Empty tankcars carded "dangerous" must have a bill stating what it last contained.

Now they inform me that I have personally been short-changed on this issue. There are cars with no bills, cars with

[Translation]

M. Turner: J'ai une question à poser au chef au sujet des directives données aux équipes de personnel roulant. Avez-vous vu ce document? Il a été distribué le 15 mai à tout le personnel roulant. Il dit ceci:

Et le 12 mai 1980, tous les trains directs recevaient ce rapport GA aux gares MacMillan, Sarnia et Capreol. Les autres gares vers la région des Grands Lacs commenceront sous peu à distribuer les rapports GA aux trains directs.

Or, ce document a pour objet de donner au conducteur de locomotive une représentation graphique de la répartition du poids du train par wagon, tel que cela a été rapporté après la composition du train. Il faudrait bien avoir la tête à Papineau pour comprendre ce schéma invraisemblable. Je viens de la recevoir cette fin de semaine. Je lis:

Certains conducteurs de locomotives ont déjà reçu des instructions sur la façon de lire et interpréter ce rapport.

Rappelez-vous que c'était le 15 mai. L'accident à Mississauga s'est produit en novembre. Voilà où nous en sommes. Certains m'informent qu'il sont incapables de lire le document. Ils n'y comprennent rien. Nous sommes maintenant au mois de juin, il y a eu un déraillement en novembre dernier et en 7 mois nous n'avons encore rien appris.

Vous savez sans doute aussi qu'il y a eu un déraillement à London en Ontario. La police et les chefs de pompiers se sont rendus sur les lieux mais ils ont quand même été obligés de téléphoner à la Dow Chemical à Sarnia, à 50 milles de là, pour qu'on envoie des spécialistes. Ceux-ci sont arrivés 45 minutes après et ils ont dû dire au chef des pompiers et aussi aux policiers d'examiner le manifeste du train, c'est-à-dire l'état détaillé des marchandises, et de ne pas commencer à combattre l'incendie avant de savoir ce qui se trouvait dans les wagons. C'est inouï d'avoir eu cette affaire à Toronto en novembre et une autre encore il y a 3 semaines à London sans avoir rien appris.

Je trouve que votre mémoire est bonne. La police est généralement tôt sur les lieux, et dans le cas d'un incendie, le premier arrivé est généralement un policier. Comme vous le dites, je crois que le bill devrait mentionner le rôle de la police car elle est généralement là pour diriger les opérations en cas d'accident et elle a de l'expérience. Je crois que vous avez raison.

Ce qui me chiffonne, ce sont des différentes instructions dont j'ai plusieurs exemples ici. Les employés du Canadien national peuvent être en contact direct avec des produits dangereux dans des contenants et dans des wagons citernes vides. D'après le manuel de la société, les wagons citernes et les contenants qui transportent des produits dangereux doivent être accompagnés d'un connaissance qui indique quel est le produit et les mesures à prendre en cas d'urgence lors de leur transport au Canada. Les camions citernes vides qui sont signalés comme «dangereux» doivent porter une mention indiquant quel a été le produit le plus récemment transporté.

On vient de m'informer qu'il existe de graves lacunes. On trouve des wagons sans connaissance, des wagons dont les

[Texte]

bills stating only the container numbers or the fact that it was an empty tankcar. They do not even know the last product that was in that car. And here we have had a serious wreck and we are fortunate that nobody lost his life. I think it is unreal what these trucks are getting away with and nobody seems to have the power to say, whoa, you have gone far enough; you have to do it our way.

I agree with you, sir, that the police and the fire department should definitely be the leaders in a wreck of this magnitude, and it could happen again. We understand that the Mississauga inspectors missed one in four railcar defects. I think it is unreal too that we have a shortage of men and know nothing about the various products that our cars are carrying and we are still having wrecks.

What bothers me is that you people did your job and nobody is listening. You are here today and seven months has elapsed and still nobody is listening. I think what you are asking for is power, and I think it should be provided in this bill. I think you will agree with me. Is that correct, sir?

Mr. D. T. Crosbie: Yes, sir, we do.

Mr. Turner: Thank you.

Mr. D. T. Crosbie: Sir, you mentioned empty tankcars. We did have an incident in our yard when a yardmaster and a yardman were walking by a so-called empty ammonia car that had a leak in it, and both of them were overcome. This is just how simple these things can happen. I agree with you that they should know what even the empty cars had in them.

Mr. Turner: On June 25, 1980, train 421, two tank cars marked on side "dangerous weed killer" with an emergency telephone number plus "dangerous" placards in place; general yardmaster on duty telephoned car department to have placards removed; this is unreal. The car foreman refused but later ordered by trainmaster to remove the placards. This was done and cars allowed to travel unplacarded. Cars were part-loaded and moved from port in Saskatchewan to Ontario port.

• 1105

Another case, Train 423, on June 25: Container on the train was placarded on one side as corrosive material, and the other says "poisonous". The journal showed only the car number, plus that it had held three containers. I called car control who was unable to get contents from the computer. I called the general yardmaster who allowed me to set the car off. It was discovered that the containers were travelling to Montreal with no bills and no contents on the journal. A statement was made by the trainmaster that the container was only partly loaded and I was not within my rights to ask the questions.

We are here today; you are trying to do something. It is is, June 25 and we still have not learned a lesson. I think

[Traduction]

lettres de voiture mentionnent seulement les numéros des contenants ou qui signalent un wagon citerne vide. On n'est même pas en mesure de dire quel a été le produit le plus récemment transporté dans le wagon et ce, malgré un grave déraillement qui aurait pu provoquer des pertes de vie. C'est invraisemblable comment ces compagnies réussissent à s'en tirer sans qu'on mette le holà pour les obliger à ce conformer aux règlements.

Je suis d'accord avec vous, monsieur; la police et les services d'incendie devraient certainement diriger les opérations en cas d'accident de cette envergure, accident qui pourrait toujours se reproduire. J'ai entendu dire que les inspecteurs de Mississauga ont manqué un défaut sur 4 lors de leur inspection des wagons. Je trouve inconcevable aussi que nous continuions à avoir un nombre insuffisant d'employés, que nous ignorions tout sur les différents produits transportés par nos wagons et que les déraillements se reproduisent.

Ce qui me tracasse aussi, c'est que vous les polissez, vous avez bien fait votre travail mais que personne ne vous écoute. Vous êtes ici, 7 mois après, et il n'y a toujours personne qui n'écoute. Vous demandez en somme le pouvoir nécessaire, et j'estime que ce bill devrait vous l'accorder. Êtes-vous d'accord avec moi?

M. D. T. Crosbie: Oui.

M. Turner: Merci.

M. D. T. Crosbie: A propos des camions citernes vides, il s'est produit un accident où un chef de dépôt et un homme d'équipe qui se trouvaient près d'un wagon supposément vide, ayant contenu de l'ammoniaque; il y avait eu une fuite, ils ont été tous deux victimes d'inhalation de gaz ammoniac. Cela peut arriver très facilement. Donc, je conviens avec vous qu'il faut savoir ce qui a été transporté dans les wagons vides.

M. Turner: Le 25 juin, 1980, train 421, 2 wagons citernes dont les côtés étaient marqués «herbicides dangereux» avec numéro de téléphone d'urgence et des pancartes portant la mention «dangereux»; le chef des dépôts téléphone à la section des wagons pour faire enlever les pancartes; ... c'est invraisemblable. Le contremaître refuse mais le chef de train lui donne plus tard l'ordre d'enlever les pancartes. Cela a été fait et les wagons ont pu ainsi rouler sans pancarte. Les wagons étaient partiellement chargés et ont quitté la Saskatchewan à destination d'un port ontarien.

Voici un autre cas, le train 423, le 25 juin: un contenant sur le train portait d'un côté une pancarte avec la mention «corrosif», et de l'autre côté «toxique». La lettre de voiture indiquait seulement le numéro du wagon et le fait qu'il transportait trois contenants. Je téléphone au centre de commande qui ne réussit pas à obtenir les renseignements sur le contenu, de l'ordinateur. Je téléphone ensuite au chef de dépôt qui me permet de détacher le wagon. On découvre que les contenants vont jusqu'à Montréal sans lettre de voiture et sans information au sujet de leur contenu dans le journal de bord. Le chef de train déclare que le contenant n'était que partiellement chargé et que je n'avais pas le droit de poser des questions à ce sujet.

Nous sommes réunis ici aujourd'hui; vous essayez d'accomplir quelque chose. Nous sommes maintenant le 25 juin et nous

[Text]

somebody should be severely reprimanded. The CTC and the railroads should straighten this mess out because there is not much use of us sitting here if on June 25 they are still maintaining their same methods of operation. I agree with you, sir, you have done an excellent job and we were fortunate that nobody lost their life. You keep on plugging and we will help you. Thank you, very much.

Le vice-président: Alors, encore une fois, messieurs les chefs de police, je pense que votre mémoire a été très bien reçu. Il a jeté un éclairage extrêmement important sur le projet de loi en vue de l'améliorer. Alors, M. Crosbie, M. Ackroyd et M. Burrows, merci beaucoup.

Nous allons prendre une pause-café, de cinq minutes après quoi nous reviendrons avec l'Association des chefs de pompiers du Canada.

Mr. D. T. Crosbie: Mr. Chairman, we greatly appreciate the opportunity of appearing before you. We have a genuine interest in this bill and we hope we have given you something. I would also like to thank my colleagues for being with me.

The Vice-Chairman: Thank you, very much.

• 1107

• 1114

Le vice-président: Alors, pour la deuxième partie de cette séance, nous recevons l'Association canadienne des chefs de pompiers. Bienvenue, monsieur Bonser et monsieur Chatterton. Pour débiter, nous allons demander à M. Bonser de nous faire la lecture de son mémoire, après quoi nous passerons à la période des questions.

Monsieur Bonser.

Mr. Bernard Bonser (The Canadian Association of Fire Chiefs): Thank you, Mr. Chairman. Representing the Canadian Association of Fire Chiefs today is Wes Chatterton, the Fire Chief of the City of Ottawa, sitting on my right, and I am the Fire Chief of the City of Toronto. Very briefly, I have a one and a half page submission just to more or less make our views known to the committee that we are in support of Bill C-18.

• 1115

The Canadian Association of Fire Chiefs is an organization that represents fire chiefs and other fire authorities from all provinces and territories in Canada. Our primary purpose as an organization is to promote life safety for Canadian citizens. It could be said that our members and their staff are on the front line when a disaster occurs.

The transportation of dangerous goods has become a regular part of our transportation system that crosses international, provincial, territorial and municipal boundaries. Accidents involving carriers occur daily, exposing the public to

[Translation]

n'avons pas encore tiré de conclusions de notre expérience. Je crois qu'il est grand temps de blâmer quelqu'un publiquement. C'est à la CCT et aux chemins de fer de penser à y mettre de l'ordre. Cela ne sert pas à grand chose de siéger aujourd'hui si le 25 juin les sociétés ferroviaires continuaient à appliquer leurs mêmes méthodes. Je sais que vous avez fait de l'excellent travail et que c'était cela qui nous a permis d'éviter des pertes de vie. Poursuivez donc vos efforts et nous vous aiderons. Je vous remercie infiniment.

The Vice-Chairman: Let me assure the chiefs of police once again that their brief was very much appreciated and that it has given us a number of ideas on possible improvements to the bill. We offer you our thanks, Mr. Crosbie, Mr. Ackroyd and Mr. Burrows.

We will have a five-minute coffee break and then hear from the Canadian Association of Fire Chiefs.

M. D. T. Crosbie: Monsieur le président, nous vous sommes reconnaissants de nous avoir permis de témoigner. Nous nous intéressons vraiment à ce projet de loi et nous espérons que notre contribution a été utile. Je remercie aussi mes collègues de m'avoir accompagné.

Le vice-président: Je vous remercie.

The Vice-Chairman: We are welcoming for the second part of our meeting the Canadian Association of Fire Chiefs whose representatives are Mr. Bonser and Mr. Chatterton. First, we will ask Mr. Bonser to read his brief after which we will start the questioning.

Mr. Bonser.

M. Bernard Bonser (Association canadienne des chefs de pompiers): Je vous remercie, monsieur le président. Wes Chatterton, le chef des pompiers de la ville d'Ottawa, à ma droite, représente l'Association canadienne des chefs de pompiers de même que moi-même, en tant que chef des pompiers de la ville de Toronto. Le mémoire que je présente est très bref, une page et demie; il vous fera connaître nos vues au sujet du projet de loi C-18 que nous appuyons.

L'Association canadienne des chefs de pompiers est une organisation qui représente les chefs de pompiers et autres personnes responsables dans toutes les provinces et tous les territoires du Canada. L'objectif principal de notre organisation est de promouvoir la sécurité, de protéger la vie de tous les Canadiens. Nos membres et le personnel de soutien seraient en quelque sorte au premier rang, en cas de désastre.

Le transport des marchandises dangereuses fait régulièrement partie des modes de transport qui traversent les frontières internationales, provinciales, territoriales et municipales. Tous les jours, des accidents se produisent chez les transpor-

[Texte]

unforeseen risks solely due to the cargo that is being carried. The regulation of transport of dangerous goods is essential if the risk to public safety is to be minimized.

The federal government has a responsibility, therefore, to enact legislation and to establish regulations that will apply reasonable standards for safety. The enactment of Bill C-18, to promote public safety in the transportation of dangerous goods, will be a positive step in minimizing the risk of major hazardous goods spills occurring. It is the only way that we can have uniform and adequate standards for packaging, placarding and regulating transport of dangerous goods in all types of carriers.

We have made representation to governmental committees, on prior occasions, in support of this type of legislation and believe that the time for action is now. Recent incidents in Canada and other countries have alerted the public and legislators that greater controls must be imposed if disasters are going to be prevented that expose citizens to unwarranted risks.

The Canadian Association of Fire Chiefs and its members have expressed their views on the urgent need for this type of legislation and have played an active role in providing input and submitting comments on the bill and proposed regulations. The fact that Bill C-18 will establish a single legislative authority, under which all agencies can apply and enforce regulations when dealing with the handling and transportation of dangerous goods, should improve our safety record and reduce the risk of life safety.

The act specifically makes someone responsible for compliance with regulations and clearly sets out indictable offences. Provisions for the appointment of inspectors to monitor adherence to the regulations is included in the bill and it is reasonable to assume that the provincial fire marshals and commissioners will be inspectors under the meaning of the act. This will permit senior fire service personnel who normally are designated assistants to the fire marshal or commissioner to serve in the capacity of inspectors for the purpose of ensuring that the act is being complied with.

The legislation will also assist fire, police and other emergency service agencies to prepare more meaningful disaster plans in the event of a major spill or exposure of dangerous goods while in transit.

It is our opinion that provincial and municipal governments will welcome the enactment of this legislation and the public have long expressed a need for improved safety standards for the handling and transportation of dangerous goods.

We have not debated specific provisions of Bill C-18 in our presentation today because we believe it is more important to display our total support and endorsement of that legislation.

[Traduction]

teurs et le public est exposé à des risques imprévus, à cause de la nature même des marchandises transportées. Le règlement concernant le transport des marchandises dangereuses est essentiel si nous voulons réduire les risques qu'il présente pour la sécurité publique.

Le gouvernement fédéral a donc l'obligation de promulguer des lois pour l'application de normes raisonnables en matière de sécurité. L'adoption du projet de loi C-18 visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses est une mesure positive qui réduira les risques de déversements importants de produits dangereux. Ce n'est que de cette façon que nous pourrions obtenir des normes uniformes et convenables pour l'emballage, l'étiquetage et la réglementation du transport des marchandises dangereuses par tous genres de transporteurs.

Nous avons déjà présenté des instances à des comités gouvernementaux pour appuyer ce genre de loi. Il est temps maintenant de passer à l'action. Il y a eu des accidents au Canada et dans d'autres pays, récemment, et le public ainsi que les législateurs se sont rendu compte qu'il fallait imposer des contrôles plus sévères pour empêcher les catastrophes et éviter d'exposer les citoyens à des risques inutiles.

L'Association canadienne des chefs de pompiers et ses membres ont fait connaître leur opinion sur le besoin urgent d'une loi de ce genre et ont joué un rôle important en faisant connaître leurs vues et en présentant leurs commentaires au sujet du projet de loi et des règlements. Étant donné que le projet de loi C-18 établira une autorité législative unique, en vertu de laquelle tous les organismes pourront appliquer et faire respecter les règlements lors de la manutention et du transport des marchandises dangereuses, nos états de sécurité devraient s'en trouver améliorés et les gens pourront vivre en sécurité.

La loi nomme un responsable qui verra à ce que les règlements soient respectés, et elle souligne de façon très claire les infractions punissables. Le projet de loi comprend également des dispositions concernant la nomination d'inspecteurs qui surveillent l'application des règlements. Il est permis de croire que les directeurs des services des incendies provinciaux et les commissaires seront nommés inspecteurs aux termes de la loi. Ainsi, le personnel chevronné des services des incendies qui, habituellement, est promu à des postes d'adjoints aux directeurs des incendies ou les commissaires pourront agir en tant qu'inspecteurs et s'assurer que la loi est bien respectée.

Cette loi permettra également aux organismes d'incendie, de police et de services d'urgence de mettre au point des plans directeurs en cas de désastre, s'il y avait un déversement important ou si la population était exposée à des produits dangereux pendant le transport.

Nous sommes d'avis que les gouvernements provinciaux et municipaux accueilleront avec joie l'adoption de ce projet de loi. Depuis longtemps, le public soulignait le besoin de normes de sécurité améliorées pour la manutention et le transport des marchandises dangereuses.

Nous n'abordons pas aujourd'hui les dispositions du projet de loi C-18, car nous croyons qu'il est plus important d'endosser et d'appuyer sans réserve le projet de loi. Tout retard dans

[Text]

Any further delay in the passage of this act to promote public safety in the transportation of dangerous goods is inviting a disaster that could place the lives of many innocent victims in jeopardy.

The Canadian Association of Fire Chiefs pledges our full support for Bill C-18. We will assist the Standing Committee on Transport in any manner that is deemed necessary to have the matter placed before Parliament with a favourable recommendation that will ensure the early passage and royal consent of this legislation thereby ensuring a reasonable level of safety to the citizens of the country.

We wish to thank you, Mr. Chairman, for the opportunity to appear before the committee to pledge our support and our concern that Bill C-18 should not be lost in the Order Paper as previous legislation was with Bill C-25 and Bill C-47. I can appreciate the fact that legislators take time in dealing with matters such as this, but we hope that everything will be done to dispatch the early approval of Bill C-18.

• 1120

Le vice-président: Monsieur Bonser, je vous remercie infiniment.

Je pense qu'il serait peut-être bon, si les membres du comité sont d'accord, que le texte de M. Bonser soit annexé aux comptes rendus du comité afin que les procès-verbaux puissent en tenir compte. D'accord?

Maintenant, nous allons commencer avec M. Ellis pour la première ronde de questions.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I asked to be on the questioning fairly early, partially because I have to leave early and partially because I frankly do not have a great number of questions for the association. I find their support for the legislation commendable. I might have hoped there would be some comments on some of provisions of the bill because we anticipate some changes before the bill is finally put before the House in its final form. One of the things that come to mind is the fact that this bill will probably spawn the greatest amount of regulations of any bill in quite some months, perhaps years, and I would have expected perhaps some comment from the association, some input into those regulations. The bill itself, as you know, is a very small bill, but when the regulations are written, I anticipate they will be many and complicated.

Do you think the formulating of those regulations would benefit by input from the Canadian Association of Fire Chiefs?

Mr. Bonser: Mr. Chairman, I think we are so anxious to get the bill passed that we are willing to review the regulations as they become available for public comment. We have submitted our comments on some of the regulations in the past. We have particular interest in such things as placarding, information about the various materials carried in the carrier. I think we do have some input in those particular areas. We feel quite strongly there might be some improvement in the draft regulations that have come out and we have had some discussion with the Department of Transport and Mr. Ellison here in that regard. But I think we see the bill itself as the means for

[Translation]

l'adoption de cette loi visant à accroître la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses invite un désastre et met en danger la vie d'un grand nombre d'innocentes victimes.

L'Association canadienne des chefs de pompiers s'engage à appuyer sans réserve le projet de loi C-18. Nous sommes prêts à aider les membres du Comité permanent des transports, si nécessaire, pour que cette question soit présentée au Parlement. Nous en recommandons l'adoption rapide, l'assentiment royal, afin que nous puissions garantir un niveau de sécurité raisonnable à tous les Canadiens.

Nous vous remercions, monsieur le président, de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant le Comité pour vous assurer de notre appui et de notre intérêt relativement au projet de loi C-18 afin qu'on ne le perde pas de vue au *Feuilleton* comme ce fut le cas précédemment pour les projets de loi C-25 et C-47. Je sais que les législateurs doivent étudier attentivement des questions de ce genre, mais nous espérons que tous feront leur possible pour que le projet de loi C-18 soit approuvé très rapidement.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Bonser.

Perhaps the members of the Committee might agree to having Mr. Bonser's statement appended to the *Minutes* of this meeting. Is it agreed?

Mr. Ellis will begin the first round of questions.

M. Ellis: Merci infiniment, monsieur le président. Je voulais commencer le tour parce que je dois partir bientôt et parce que je n'ai pas beaucoup de questions à poser aux représentants de l'Association. Je suis bien aise d'apprendre qu'elle appuie le projet de loi. Je voudrais bien entendre quelques observations sur les dispositions du projet de loi, car nous prévoyons certaines modifications au bill avant qu'il soit soumis à la Chambre dans sa version définitive. Il y a, entre autres, le fait que ce bill va probablement donner lieu à toute une hyrielle de règlements et j'aurais voulu entendre les propositions de l'Association au sujet de ces règlements. Vous savez bien que le projet de loi proprement dit n'est pas bien long, et je suppose que les règlements seront nombreux et compliqués.

Pensez-vous que l'apport de l'Association des chefs de pompiers du Canada serait utile lors de la formulation de ces règlements?

M. Bonser: Monsieur le président, nous avons tellement hâte que le projet de loi soit adopté que nous voulons bien attendre la publication des règlements avant de faire des observations. Nous avons déjà fait part de nos commentaires sur certains règlements qui ont déjà été rédigés. Nous nous intéressons tout particulièrement à l'utilisation des pancartes et à l'affichage des données sur les différents produits transportés. Nous aurions sans doute des suggestions à faire dans ce domaine. Nous sommes sûrs qu'il pourrait y avoir une amélioration des projets de règlements parus jusqu'ici et nous en avons discuté avec le ministère des Transports et M. Ellison, mais à notre

[Texte]

getting some better regulatory provisions for the transport of dangerous goods: the fact that all carriers are covered, the fact that it is even a provision and we kind of sneaked it into our presentation under Clause 13 of the bill, which provides for inspectors.

I would suggest serious consideration should be given not just to considering people who are working for your government agencies to be inspectors under the proposed act, but if we are going to police the provisions of the bill properly some authority has to be given to other agencies. I would suggest the provincial fire marshals or commissioners are those people who could ensure that the materials are being transported safely. In turn, as I have indicated, the fire chiefs are designated as assistants to the fire marshal under provincial legislation, so in turn it would provide that the fire chief could make an inspection of the rail yard in his area or the storage of vehicles in shipping areas and we could ascertain whether the provisions are being complied with. It is unthinkable to have a situation where just a few inspectors are attempting to keep track of everything across the country.

So I would suggest that the bill itself provide enough wherewithall for us as an organization and rather than hold the bill up by us coming forward with things which would tighten up the bill to make things in the regulations follow suit we would prefer to see the bill passed and then have our so-called day in court with suggesting that under the regulations, for example under Clause 13 of the bill, where it deals with inspectors, it be considered that the fire marshals and commissioners be designated as inspectors under the meaning of the act. I think that would solve a lot of the problems we see in the fire service.

Mr. Ellis: Thank you, Chief Bonser. That is the sort of thing I would have anticipated. The chief spokesman for the previous delegation, you probably did not come in soon enough to hear, happens to be the chief of police from the city I have the privilege of representing, and as a matter of fact I was instrumental in hiring him some 13 years ago. I know that even in a small city such as Belleville the fire departments have inspectors who are very well qualified because they see, as a large measure of their day-to-day work, the prevention of fires rather than the dealing with fires. That is the sort of thing I would have anticipated from your association and I am glad you brought it forward.

• 1125

One of the things you deal with in your letter is adequate standards for packaging. I agree with the placarding and the regulating of transport. One of the things I have become slightly concerned with is the problem of packaging. Again, while I have not seen the draft regulations, this sort of thing can be carried too far. A National Grocers truck, for example, delivering to any of the dozen or 15 stores that it services in my part of Ontario, might carry on it rubbing alcohol to go into a drug department. Obviously alcohol is inflammable; under certain conditions, it is explosive. On that same load there might be packages of matches, for example, or lye to be used in toilets and that sort of thing, because we still do have,

[Traduction]

avis, le projet de loi constitue le moyen qui nous permettra d'obtenir une meilleure réglementation du transport des produits dangereux. Tous les transporteurs y seront assujettis. Nous avons exprimé notre point de vue au sujet de l'article 13 du bill, qui a trait aux inspecteurs.

Je propose que les inspecteurs ne soient pas choisis seulement parmi les fonctionnaires mais qu'on donne certains pouvoirs à d'autres organismes afin de bien surveiller l'application de cette loi. A mon avis, les directeurs des services d'incendies ou les commissaires provinciaux sont bien placés pour assurer le transport sécuritaire de ces produits. Comme nous avons fait remarquer dans notre présentation, les chefs des pompiers sont désignés comme assistants des directeurs de services d'incendies dans la loi provinciale, ce qui leur donnerait la possibilité d'inspecter la gare locale ou bien l'état des véhicules de transport. Nous pourrions ainsi veiller à ce que les dispositions de la loi soient observées. Il serait impossible de confier à quelques inspecteurs la responsabilité de surveiller tous les produits dangereux transportés au Canada.

Nous voudrions simplement que la loi nous donne le pouvoir nécessaire pour prendre les mesures qui s'imposent. Nous ne voulons pas retarder l'adoption du projet de loi en proposant une série de modifications, notamment aux règlements. Mais plus tard, quand il sera question des règlements rédigés en fonction de l'article 13 du bill, nous proposerons que les directeurs des services d'incendies et les commissaires soient désignés comme inspecteurs aux termes de la loi. Je crois que cette précision aiderait à résoudre beaucoup des problèmes prévus par les services d'incendies.

M. Ellis: Merci, monsieur Bonser. C'est le genre de proposition que j'attendais. Je l'ai déjà dit, avant votre arrivée, le porte-parole de la délégation précédente se trouvait à être le chef de police de la ville que j'ai l'honneur de représenter et j'ai même participé à son engagement il y a 13 ans. Je sais que dans de petites villes comme Belleville, les services des incendies comptent des inspecteurs très compétents qui s'occupent non seulement des incendies, mais dans une large mesure leur travail quotidien est de prévenir les incendies. Je m'attendais à cela de votre association et je suis très heureux que vous l'ayiez souligné.

Vous mentionnez, entre autres choses, dans votre lettre, des normes d'emballage adéquates. Je suis d'accord sur l'étiquetage et la réglementation du transport. Le problème de l'emballage m'inquiète un peu cependant. Je n'ai pas encore vu le projet de règlement, mais on pourrait aller trop loin dans ce sens. Ainsi, un camion de National Grocers qui fait la livraison à 12 ou 15 magasins dans l'Ontario peut transporter de l'alcool à friction à un des services pharmaceutiques. Il est évident que l'alcool est inflammable et, dans certains cas, explosif. Il peut y avoir, dans le même chargement, des paquets d'allumettes ou même de la lessive pour cabinets de toilettes, car dans certaines parties du comté de Hastings on se sert encore de lessive

[Text]

in parts of Hastings county, outdoor toilets that require lye. It seems to me that those are three very dangerous substances but, because they are packaged in small quantities, they are packaged as part of grocery shipments along with cornflakes and that sort of thing. Really there has not been much by way of fear of trouble with that sort of product, and I am curious, given your comments with regard to packaging, how far you would like to see it go.

Mr. Bonser: Through you again, Mr. Chairman, one of the concerns of our association is the fact that the major purpose of the bill, as we see it, is to prevent a serious incident that would jeopardize life safety. Certainly, if you reduce the regulations to such a state that it would interfere with the normal commerce that goes through most municipalities, we would think the resistance to this type of legislation would be so strong that it would be difficult to get passage. Here again, as I mentioned, although we are apprehensive about the materials that might be in any shipment of a cargo, our main concern is major shipments which really do pose a large life safety hazard. For example, the fire service today, not only in transport but also in storage, is faced with many products that give us great concern. One way that we handle the situation is by prefire planning; by planning for that contingency, knowing the types of things that could be carried in the cargo. One of the advantages of placarding and the requirement for packaging, of course, is that it does give us an indication of what the cargo is.

Looking over the regulations, I find that the amount of commercial products in small quantities would not be covered. I think it might be an impractical thing to police in the first place, and it might be an impractical thing to impose on people doing commerce in that particular business, particularly in the grocery business where they are moving that type of product around all the time. So we are not as concerned about those shipments of the minor-sized packaging, we are more concerned with major shipments, which we think are a greater life hazard threat to the public.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I know a number of my colleagues have questions. I think I will leave it go at that and simply thank the chiefs for coming and presenting their brief in support of the legislation. We feel this is very necessary also.

The Vice-Chairman: Before going further, I would like to welcome the members of the Standing Committee on Procedural Affairs of the Legislative Assembly of Ontario. The chairman is Mr. Mike Breagh, NDP, of Oshawa; the vice-chairman, Mr. Monty Davidson, NDP, of Cambridge; Mr. Brian Charleton, NDP, Hamilton Mountain; Mr. Remo Mancini, Liberal, Essex South; Mr. Russell Rowe, PC, Northumberland; Mr. Norman Sterling, P.C., Carleton-Granville; Mr. Douglas Kennedy, P.C., Mississauga South. Welcome here, and I hope you have a good meeting with us.

• 1130

Mr. Ellis: Mr. Chairman, shall I go through my questioning again, just to prove how determined we are?

[Translation]

dans les cabinets de toilettes extérieurs. Ce sont trois substances très dangereuses, mais puisqu'elles sont emballées en petites quantités, elles font partie d'envois d'épicerie, comme les flocons de maïs par exemple. Ces genres de produits n'ont pas vraiment causé de problème, et je suis un peu curieux d'entendre vos commentaires et de voir jusqu'où ces normes pourraient aller.

M. Bonser: Monsieur le président, l'association s'intéresse surtout à l'objectif principal du projet de loi, la prévention d'accidents graves qui mettraient en danger la vie des citoyens. Si les règlements nuisent au commerce normal de la plupart des municipalités, il y aura beaucoup de résistance au projet de loi, il sera très difficile de le faire adopter. Je le répète, même si nous appréhendons le transport de certains produits d'une cargaison, nous nous inquiétons surtout des gros envois qui menacent vraiment la vie des populations. Les services des incendies confrontent quotidiennement non seulement le transport, mais également l'entreposage de nombreux produits qui nous inquiètent énormément. Une façon d'y faire face c'est de prévenir les incendies, de mettre au point des plans directeurs en cas d'accidents sachant quels genres de marchandises sont transportées dans la cargaison. Un des avantages de l'affichage et de sa nécessité, c'est que nous avons ainsi une idée de ce qui est transporté.

Je vois dans les règlements que le transport en petites quantités de produits commerciaux ne serait pas inclus. Ce ne serait pas pratique pour les policiers, cela ne le serait pas non plus pour les commerçants, surtout dans le domaine de l'épicerie où on transporte constamment ce genre de produits. Nous ne nous soucions donc pas de ce genre d'envois dans de petits emballages, mais de ces envois importants qui sont véritablement une menace à la vie et à la sécurité du public.

M. Ellis: Monsieur le président, je sais que mes collègues veulent poser des questions. Je m'arrête donc ici et remercie les chefs de pompiers d'être venus nous présenter leur mémoire à l'appui de cette loi. A notre avis, c'était nécessaire.

Le vice-président: Avant d'aller plus loin, je tiens à souhaiter la bienvenue aux membres du comité permanent des questions de procédure de l'assemblée législative de l'Ontario. Nous accueillons le président, M. Mike Breagh, NPD, d'Oshawa, le vice-président, M. Monty Davidson, NDP, de Cambridge, M. Brian Charleton, NDP, de Hamilton Mountain, M. Remo Mancini, libéral, d'Essex South, M. Russell Rowe, PC, Northumberland, M. Norman Sterling, P.C., Carleton Grenville, M. Douglas Kennedy, PC, Mississauga-Sud. Je vous souhaite la bienvenue, messieurs, et j'espère que notre réunion sera utile.

M. Ellis: Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais de nouveau poser les mêmes questions pour montrer à quel point nous sommes déterminés.

[Texte]

The Vice-Chairman: First, I will have this supplementary question.

Mr. Forrestall: Just a very brief supplementary question. Could the witness, Mr. Chairman, indicate whether the Association of Fire Chiefs is satisfied with the level of consultation between your association and the drafting authorities responsible for the regulations pursuant to this matter. Are you satisfied with the frequency and the level of consultation?

Mr. Bonser: Yes, through you Mr. Chairman. I think we have had very good communication through the Department of Transport, and throughout the drafting of the previous legislations—as I mentioned, Bill C-25 and I think Bill C-47—we had an opportunity to discuss the type of legislation that would be coming in. Quite candidly, I find Bill C-18 is a slight improvement over the previous bill, so if anything, by waiting we might have a better piece of legislation, but we do have a good opportunity to have consultations with the people in the Department of Transport.

Mr. Forrestall: Thank you. Good legislation is living legislation, capable of improvement.

The Vice-Chairman: Mr. Sargeant.

Mr. Sargeant: Thank you, Mr. Chairman. I just have a couple of brief questions for the fire chiefs. In the comments that were made earlier this morning, there was some indication that the bill may not go far enough with regard to the labelling. We had the examples Mr. Turner cited in London just very recently, and the police chief suggested perhaps the bill should designate somebody specifically—the police—as being in charge, but it does not designate anyone person to take charge in cases of fairly major incidents. Would you care to comment on this from the fire department's point of view, as far as whether the bill goes far enough?

Mr. Bonser: Mr. Chairman, I think our view of the bill is such that the bill is really a regulatory bill dealing with the transport of the materials. When we talk about emergency measures, I would suggest there might be some reference in the bill, but I do not know just exactly how it would be applied.

It would appear to me the provincial authorities are the people who would have jurisdiction over emergency planning within their various provinces. It further follows through, that you will find there are regional co-ordinators of emergency plans in all areas of the country, and where there is not a very close regional co-ordinator, I would think it would be the provincial authorities' responsibility to send their people in.

I know, particularly in the Province of Ontario, that is how it does apply. The provincial authority would have jurisdiction in the case of a major emergency, and in the case of the urban areas, in each case in the fire service for example, there is a region in Ontario designated with a co-ordinator; thus, there would be one co-ordinator from the fire service attend a major incident in every particular area of the Province of Ontario. I am not sure how this bill would apply to that same situation.

I think we are talking about maybe two different things, and if the bill made reference to it, I would be happy to have it in.

[Traduction]

Le vice-président: Avant cela, nous avons une question supplémentaire.

M. Forrestall: Une très courte question supplémentaire. Le témoin pourrait-il nous dire, monsieur le président, si l'Association canadienne des chefs de pompiers est satisfaite du niveau de consultation entre l'Association et les autorités responsables de la réduction des règlements.

M. Bonser: Oui, monsieur le président, les consultations sont très bonnes avec le ministère des Transports et lors de la rédaction des projets de loi précédents, j'ai déjà mentionné les bills C-25 et C-47, nous avons eu l'occasion de discuter de celui qui est à l'étude. Je vous dirai très franchement que le projet de loi C-18 est un peu mieux conçu que le projet de loi précédent ainsi, après avoir attendu, nous allons peut-être finalement avoir une meilleure loi. Nous avons eu l'occasion d'en discuter avec les représentants du ministère des Transports.

M. Forrestall: Merci. Une bonne loi est une loi vivante, une loi qu'on peut améliorer.

Le vice-président: Monsieur Sargeant.

M. Sargeant: Merci, monsieur le président. Je vais poser quelques questions aux chefs des pompiers. J'ai entendu quelques remarques ce matin portant que le projet de loi n'allait pas suffisamment loin en matière d'étiquetage. M. Turner a cité quelques exemples concernant la ville de London récemment et le chef de police a suggéré que le projet de loi devrait peut-être désigner une personne, un policier, qui serait responsable, puisque pour le moment personne n'a été nommé pour s'occuper d'accidents relativement graves. Pourriez-vous nous dire ce qu'en pense le service des incendies? Croyez-vous que le projet de loi est assez explicite?

M. Bonser: Monsieur le président, à notre avis, le projet de loi est en réalité un projet de loi réglementaire concernant le transport des marchandises. Lorsque nous parlons de mesures d'urgence, il faudrait, à mon avis, pouvoir référer au projet de loi, mais je ne sais pas exactement comment cela pourrait se faire.

Il me semble que les autorités provinciales devraient avoir compétence pour la planification en matière d'urgence dans les provinces. Nous avons évidemment des coordonnateurs régionaux pour les plans d'urgence dans toutes les régions du pays et, en leur absence, il appartiendra je crois aux autorités provinciales de déléguer un responsable.

Pour la province de l'Ontario, c'est ce qui se produit. L'autorité provinciale aurait compétence en cas d'urgence importante et dans les régions urbaines, ce travail serait fait par le service des incendies, mais pour l'Ontario en général, un coordonnateur a été nommé. Le coordonnateur des services des incendies serait donc présent en cas d'accidents importants dans n'importe quelle région de la province de l'Ontario. Je ne suis pas certain si le projet de loi s'appliquerait à cette situation.

Il est question de deux choses différentes, je crois, et si le projet de loi le mentionnait, j'en serais bien content. Il est

[Text]

The tie-in I think is possible with this type of legislation is the fact that someone other than a governmental agency—and I am talking about a federal government agency—should be able to be designated as an inspector under the act. I have mentioned, and it could well be the police chief could be; again, he could designate the authority down the line to certain people who would act as inspectors under the act, and in the case of the provincial fire marshalls or commissioners, if they were designated as inspectors under the act, in turn the fire chiefs who assist the fire marshalls and are given a card to say they are, could inspect the various requirements under the bill.

• 1135

Therefore, I think it is the only way in which you are going to have proper surveillance over whether these regulations that come under the bill are going to be adhered to by the various carriers. I do not see how a few inspectors in the field could possibly do it, I think it is an impossible task.

Mr. Sargeant: Could you comment on the labelling aspects, or what you would like to see in the way of labelling? Obviously, there has been some very bad labelling of cars.

Mr. Bonser: Yes. Here again, Mr. Chairman, we have seen the regulations outline the different labels that will be made available for various hazardous materials. I think in the discussions with the Department of Transport we have indicated that we think the placards should be larger. They should be of a material that cannot easily be consumed by fire. We feel that in the case of fire, if they are made of a paper product they are going to be lost within the first few minutes, whereas at least if they are made of a product that cannot be consumed by fire—we would suggest that possibly some kind of metal would be most appropriate—they could easily be maintained.

One of the concepts has always been that the first emergency crews would view the placarding through binoculars. I would suggest to the members of the committee that this is not satisfactory, but we believe these things can be cleared up in the regulations. That is why I mentioned today that we did not want to take too much of the committee's time up by dealing with the facts. We have made our views known to Mr. Ellison, in the Department of Transport—that we think the placards should be of a larger size, they should be visible at night, and they should be of a material that cannot be consumed by fire.

Mr. Sargeant: I would like to ask a similar question to that I asked of Chief Burrows earlier. What degree of expertise do the firemen across the country have with regard to dangerous chemicals? In many of our small towns in Canada we have volunteer fire departments; I certainly do not want to take anything away from the very fine work that they do, but how expert are they in this matter?

Mr. Bonser: Mr. Chairman, here again I would have to say that we are not as prepared as we could be for handling major spills. I think, in the direction in which we are going now, the fire service has at their command the TEAP program, which provides an opportunity to contact someone to give you assistance at the scene or to give you information about the materials. We also have access to the Ottawa line, which will give

[Translation]

possible de faire le rapport avec ce projet de loi, qu'un responsable autre qu'une agence gouvernementale, je songe à une agence du gouvernement fédéral, puisse nommer un inspecteur en vertu de la loi. J'ai déjà dit que ce pouvait être le chef de police, qui lui pourrait désigner quelqu'un d'autre parmi ses subalternes, quelqu'un qui pourrait agir en tant qu'inspecteur. Dans le cas des directeurs des services des incendies de la province, s'ils étaient nommés inspecteurs aux termes de la loi, les chefs de pompiers pourraient eux aussi les aider pour recevoir une plaque les autorisant à se rendre sur place et à faire l'inspection requise par la loi.

C'est la seule façon de s'y prendre pour être certain que les règlements sont bien respectés par les divers transporteurs. Je ne vois pas comment quelques inspecteurs seulement sur le terrain puissent accomplir tout cela. Je trouve cela impossible.

M. Sargeant: Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de l'étiquetage, comment le voyez-vous? Il est évident que les wagons portent un étiquetage qui ne vaut absolument rien.

M. Bonser: Oui. De nouveau nous nous rendons compte, monsieur le président, que les règlements mentionnent divers étiquetages pour divers produits dangereux. Lors des discussions des représentants du ministère des Transports, nous leur avons dit que les pancartes devraient être plus grandes. Elles devraient être faites de matériaux incombustibles. Si ces affiches sont en papier, le feu les consumera en un rien de temps, mais si elles sont de matière ininflammable, peut-être qu'un métal pourrait entrer dans leur composition, il serait plus facile de les conserver.

On a toujours prétendu que les premières équipes d'urgence pourraient consulter les pancartes à l'aide de lunettes d'approche. Je prétends que ce n'est pas satisfaisant, et la question peut être réglée par le règlement. C'est pourquoi nous avons dit aujourd'hui que nous ne voulions pas prendre trop de temps à discuter ces questions. M. Ellison, du ministère des Transports, sait ce que nous en pensons, les pancartes doivent être plus grandes, visibles la nuit et de matériaux à l'épreuve du feu.

M. Sargeant: Je voudrais vous poser à peu près la même question qu'au chef Burrows un peu plus tôt. Les pompiers au Canada connaissent-ils bien les produits chimiques dangereux? Dans bien des petites villes, nous avons des pompiers bénévoles, je ne veux pas dénigrer leur travail, mais sont-ils experts en la matière?

M. Bonser: Monsieur le président, je vous le répète, nous ne sommes pas aussi préparés qu'il le faudrait pour nous occuper de déversements importants. Nous nous y préparons toutefois et le service des incendies a son propre programme, dit TEAP, qui permet de communiquer avec une personne pouvant fournir de l'aide sur les lieux d'un accident ou donner des renseignements sur les matières dangereuses. Nous avons par ail-

[Texte]

us information. On top of that, what most of the urban fire services are doing is developing their own Haz-Chem or Haz-Map programs. For example, in the City of Toronto we have on microfiche the major products that could be considered of the hazardous material category and we would be able to display on microfiche at our communications centre, and also on a portable unit at the scene, the basic information that the fire service should know for the early handling of the situation.

This information is also available in book form through a KEMCARD system, which has been developed in the United States. Most fire services do have a Chem-Card process, where they have some retrievable information, but we think it is totally inadequate. As an organization we are attempting to see if we cannot do something to improve this resource information that is available in a major incident. We think the Ottawa line, for example, is a good step forward but we think there is a lot more to be done in that particular area.

Mr. Sargeant: How aware are they—again, say, a small prairie fire department—of the Ottawa line? I know in the case of the MacGregor spill the Ottawa line was not called for at least a week.

Mr. Bonser: Sometimes those telephone connections are pretty difficult.

I would have to agree with you, sir, that one of the problems, I guess, in the fire service again is the structure of the fire service itself. The provinces have jurisdiction over fire and in turn they pass that jurisdiction on to the municipality or the region. In some cases it is extremely difficult, on taxpayers' dollars, to develop a full-time department or a department with enough people who can spend the time to be prepared for most incidents.

• 1140

Here again as an organization we are attempting to get the fire marshals and commissioners to accept more responsibility in the area of jurisdiction of fires because here again we feel that in many areas it is not possible for the fire chief, who could be a volunteer and could be working at some other vocation, to spend the time to develop the resources and the expertise necessary in a major incident. So I have to concur with you that in some areas of Canada there is not enough resources or enough expertise to handle a major incident, but it is not impossible if the fire marshals and commissioners accept a greater degree of responsibility of moving in. That is one of the reasons I have suggested in our presentation that if they were appointed inspectors, under the meaning of the act, it would place them in the position of having to follow through with some policing of the legislation.

Mr. Sargeant: Thank you, sir. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Sargeant. Mr. Turner.

[Traduction]

leurs accès au bureau d'Ottawa qui peut nous fournir ces renseignements. De plus, la plupart des services d'incendie urbains ont mis au point leurs propres programmes concernant les matières dangereuses. La ville de Toronto, par exemple, a mis sur microfiches tous les produits importants qui peuvent être considérés comme faisant partie de la catégorie des matières dangereuses, qui nous permettraient de consulter les microfiches à notre centre de communications. Nous avons aussi une unité portative qui peut fournir sur les lieux mêmes du désastre les renseignements de base permettant au service des incendies de savoir comment dès le départ traiter la situation.

Ces renseignements sont également contenus dans un livre dans le système Chem-Card qui a été mis au point aux États-Unis. La plupart des services d'incendie connaissent cette méthode qui leur permet de récupérer l'information, mais à notre avis c'est nettement insuffisant. En tant qu'organisation, nous nous efforçons de voir si nous ne pouvons pas améliorer cette source en cas d'accidents importants. La ligne directe avec Ottawa, par exemple, représente une étape importante, mais nous croyons qu'il faudrait faire davantage.

M. Sargeant: Les services d'incendie dans une petite ville des Prairies savent-ils, par exemple, que la ligne directe avec Ottawa existe? Je sais, par exemple, que dans le cas du déversement MacGregor on s'en est pas servi pendant au moins une semaine.

M. Bonser: Les communications téléphoniques sont parfois difficiles.

Je dois convenir avec vous, monsieur, qu'une des difficultés dans le service des incendies c'est l'organisation même du service. Les provinces ont compétence en matière d'incendie, mais cette compétence est transmise aux municipalités ou à la région. Dans certains cas, il est parfois extrêmement difficile de mettre sur pied un service à plein temps, en se servant de l'argent des contribuables et de le doter de suffisamment d'employés qui seraient préparés à des incidents de ce genre.

Nous nous efforçons aussi en tant qu'organisation de faire que les directeurs des incendies et les commissaires acceptent plus de responsabilités, car nous nous rendons compte que dans bien des domaines, le chef des pompiers qui peut être bénévole et avoir un autre emploi, ne peut avoir les ressources et la compétence nécessaires pour faire face à des incidents majeurs. Je suis donc de votre avis, dans certaines régions du Canada, les responsables n'ont pas les ressources et ne sont pas non plus suffisamment compétents en cas d'accidents graves. Nous pourrions y arriver, toutefois, si la direction des incendies et les commissaires acceptaient une plus grande part de responsabilité et s'intéressaient à la question. C'est pourquoi j'ai proposé dans le mémoire qu'en les nommant inspecteurs aux termes de la loi, il leur faudrait veiller à l'application de la loi.

M. Sargeant: Merci monsieur. Merci monsieur le président.

Le vice-président: Merci monsieur Sargeant. Monsieur Turner.

[Text]

Mr. Turner: Fire Chief, in your brief you say:

The transportation of dangerous goods has become a regular part of our transportation system . . .

Are you aware that for almost 100 years the bulk shipments for all types of material have been hauled by railroads and by trucks? So there is nothing new in the shipping of this material. Do you think we have just been lucky?

Mr. Bonser: Mr. Chairman, I agree. I think that when we read about the incidents happening in other countries we always have a tendency to say, well, it cannot happen here.

For example, just to make you aware that we recognize the problem but we are not sure how we can solve the problem, this bill we think will go a long way in assisting us in solving the problem. The whole question of movement of dangerous goods through municipalities is a concern of mine, living in the City of Toronto, and I know that other fire chiefs across the country have the same concern. We are attempting to establish a regulation, a municipal bylaw, that would regulate the transport of goods through the municipality either by rail or by truck corridors, and we are finding that is a very difficult thing to do, to control the movement of vehicles through a community, but we have subway systems and we have elevated expressways where a major spill would be a disaster in itself. So I agree with you 100 per cent that we have been very fortunate up to this point, and this is why we are here in full support of the bill. We think it is a good step forward. It is not going to solve all the problems, but it certainly will help us.

Mr. Turner: You say that you have made representation to governmental committees on prior occasions. How many years back have you made representation?

Mr. Bonser: I think every time a bill dealing with this subject matter has come up in Parliament our association has written and indicated our views and support of the thing. I think each time something happens in a province the fire chiefs in that province normally make submissions. We did make a submission to the Mississauga Railway Accident Inquiry, on behalf of the fire chiefs, indicating some of the things we thought that should be done to reduce the risk of another incident happening, as happened in Mississauga. So I think we have attempted to bring to the attention of the legislators that there is a need for legislation.

I think I have kind of stressed that in my submission, sir, that we are on the front line when something happens, and it is sometimes a lonely feeling.

I can imagine the police chief and the fire chief in Mississauga, when the incident happened, just wondering where they were going to get help and the type of resources that were available. Fortunately, because of the type of incident in Mississauga, the immediate action is one thing which I think the police and fire service were geared to handle, but the long-term effects of what was taking place in Mississauga are

[Translation]

M. Turner: Monsieur le chef des pompiers vous dites dans votre mémoire:

Le transport des produits dangereux fait régulièrement partie de notre système de transport . . .

Savez-vous que depuis près de cent ans, la majeure partie des envois de toutes sortes de matériaux ont été transportés par chemin de fer et par camions? Par conséquent, rien n'est nouveau dans l'expédition de ces produits. Avons-nous tout bonnement eu de la chance?

M. Bonser: Monsieur le président, je suis d'accord. Nous avons vu ce qui s'est passé dans d'autres pays, nous sommes toujours portés à croire que cela ne peut pas se produire chez nous.

Pour vous montrer que nous savons bien que le problème existe, mais que nous ne savons pas vraiment comment le résoudre, je vous dirai que le projet de loi nous aidera certainement à le faire. Le transport des matières dangereuses dans les municipalités m'inquiète beaucoup, j'habite Toronto, mais je sais que ma préoccupation est partagée par les autres chefs des pompiers du pays. Nous essayons d'obtenir un règlement, un règlement municipal qui nous permettra de réglementer le transport des marchandises dans les municipalités, soit en se servant de corridors qu'emprunteraient les trains ou les camions. Nous nous rendons compte qu'il est très difficile de surveiller le déplacement des véhicules dans une municipalité, mais nous avons le métro, des voies rapides élevées, et un déversement important provoquerait une catastrophe. Je suis donc tout à fait d'accord avec vous, nous avons eu beaucoup de chance jusqu'à maintenant, et c'est pourquoi nous endossons pleinement ce projet de loi. C'est un pas dans la bonne direction. Il ne va pas régler tous les problèmes, mais il nous y aidera certainement.

M. Turner: Vous avez à maintes reprises présenté des instances aux comités gouvernementaux. De quand datent ces instances?

M. Bonser: Chaque fois qu'un projet de loi sur la question a été présenté au Parlement, notre association a présenté un mémoire écrit pour appuyer cette législation. Chaque fois qu'un incident se produit dans une province, les chefs de pompiers présentent des mémoires. Nous l'avons fait lors de l'enquête sur l'accident ferroviaire de Mississauga, au nom des chefs de pompiers nous avons dit ce qu'il faudrait faire pour réduire les risques d'un autre accident semblable. Nous avons tenté d'attirer l'attention des législateurs sur la nécessité d'une telle loi.

J'ai souligné dans mon mémoire que nous étions à l'avant-garde et que lorsqu'un accident se produisait, nous avons parfois le sentiment d'être isolés.

Je me rends compte que le chef de la police et le chef des pompiers de Mississauga se demandaient lorsque l'incident s'est produit où ils pouvaient obtenir de l'aide et quel genre de ressources existaient. Heureusement, en raison du genre d'accident arrivé à Mississauga, les services de police et d'incendie pouvaient faire face à la situation, mais des effets à long terme de ce qui s'est produit à Mississauga dépassent de loin ces

[Texte]

beyond their resources and so there certainly have to be other agencies that are prepared to move in with logistics and expertise to assist them. Fortunately, in Mississauga that did happen and much of the assistance came from the provincial authorities.

Mr. Turner: You also suggest that the provincial fire marshals and commissioners will be inspectors under the meaning of the law. I agree, but I will ask you a question: if you go into a rail terminal and you say at a bunch of tank cars, what are you going to look for?

Mr. Bonser: Mr. Chairman, I think you have to look and see if there was a placard on it, and we would hope there would be.

Mr. Turner: Okay. Now is that as far as your responsibility is going to go? Supposing there is something wrong with the equipment? Do you believe you should be trained as car inspectors to make sure that the equipment is okay before it rolls out of the yard?

• 1145

Mr. Bonser: I think that would be beyond the expertise of the fire inspector. I think someone would have to be an engineer to be qualified to decide whether the rail car was safe to move or not but I think there are areas where the fire service can be of help, particularly in the area of whether or not the car is safe to move insofar as the placarding or whether or not there is a leak in the car. We are called many times, for example, to a rail yard where someone has smelled an unusual odour and our personnel respond, regardless of the authority that comes under the legislation. Incidentally, our people would enter the property because under a municipal by-law we have the right to enter property if we think there is a hazard to the public. Of course, we have never been refused the right to enter the property yet. I do not know who would want to argue with a big red fire truck anyway but we feel it would be more meaningful if the bill spelled out specifically that someone other than the normal inspector should be named under the bill. I think, if the legislation goes through as it is, it might be sufficient for us to win our point in the regulations, but, certainly, if the committee felt that the point that has been raised by both the police chiefs and ourselves that police and fire authorities should be named as possible people as inspectors, then it certainly would strengthen the legislation. I think we could be of great assistance in policing the regulations.

Mr. Turner: The police chiefs suggested that we slow down in built up areas. Are you aware that, especially through Mimico, Toronto and Scarborough, the speed of the train is usually controlled by signals and they must move. If it is 45 miles an hour or 50 miles an hour, they must move or they get you a little message, "why the delay".

Mr. Bonser: Through you again, Mr. Chairman, as a result of the Mississauga inquiry, I have found a lot of things about rail cars that I was not aware of. Certainly my impression, on seeing the trains move through the urban areas in the city of Toronto, was that they appeared to be travelling at excessive speed. Each time we queried the railway on that, we were told that they were, I think, travelling at 45 miles an hour, at one

[Traduction]

ressources. D'autres organismes doivent être prêtes à fournir la logistique et les experts nécessaires. A Mississauga, c'est heureusement ce qui s'est produit et l'aide en grande partie nous est venue des autorités provinciales.

M. Turner: Vous avez dit aussi que les directeurs de service des incendies provinciaux et les commissaires seraient inspecteurs aux termes de la loi. Je suis d'accord, mais si vous vous rendez dans une gare de triage pour examiner les wagons citernes, qu'allez-vous chercher?

M. Bonser: Monsieur le président, il faut d'abord s'assurer qu'ils portent chacun une affiche. Nous espérons que c'est bien le cas.

M. Turner: Très bien. Est-ce que votre responsabilité s'arrête là? Et si l'équipement n'était pas conforme, que feriez-vous? Croyez-vous qu'il vous faudra recevoir une formation d'inspecteur pour vous assurer que l'équipement est conforme et qu'il peut sortir de la gare de triage?

M. Bonser: Je pense que cela dépasserait les compétence de l'inspecteur du service d'incendies. Il faudrait être ingénieur pour savoir si le wagon peut être déplacé ou non. Le service des incendies peut cependant être utile, en vérifiant par exemple si le wagon porte les affiches réglementaires ou s'il y a une fuite. Il nous arrive souvent d'être appelés à une cour de triage parce que quelqu'un a perçu une odeur suspecte et nous nous y rendons, peu importe l'autorité mentionnée dans la loi. En passant, nos inspecteurs peuvent pénétrer sur les lieux, parce qu'en vertu d'un règlement municipal, nous avons le droit de pénétrer sur toutes les propriétés qui peuvent présenter un danger pour la population. Évidemment, on ne nous a jamais refusé le droit d'entrer. Je ne connais personne qui voudrait s'interposer lorsqu'arrive un de ces gros camions rouges, mais nous croyons quand même qu'il serait plus utile de nommer dans le projet de loi des personnes autres que l'inspecteur normal. Si le bill est adopté tel quel, nous serons satisfaits d'être nommés dans les règlements. Cependant, si le comité retient les arguments que les chefs de police et les services d'incendies ont fait valoir, cela renforcerait certainement la loi que vous nous nommiez comme inspecteurs éventuels. Je pense que nous pourrions vous être très utiles pour faire respecter le règlement.

M. Turner: Les chefs de police ont proposé que les trains ralentissent dans les régions peuplées. Savez-vous qu'à Mimico, Toronto et Scarborough, en particulier, la vitesse du train est contrôlée par des signaux? Si le signal indique 45 ou 50 milles à l'heure, le conducteur doit aller à cette vitesse, sinon on lui demande pourquoi il ralentit.

M. Bonser: Grâce à l'enquête de Mississauga, j'ai découvert beaucoup de choses que je ne savais pas au sujet des wagons. En regardant les trains passer à travers les zones urbaines du Grand Toronto, j'ai eu l'impression qu'ils roulaient à une vitesse excessive. Chaque fois que nous avons posé des questions à ce sujet aux autorités ferroviaires, on nous a répondu qu'ils roulaient à 45 milles à l'heure, en plein cœur de Toronto,

[Text]

time I was being told, through the core of the city of Toronto which was quite safe on the basis of the rail bed. Now, here again, I think some authority should view the regulations on the speed of trains through urbanized areas. I think, here again, if one looks at the situation in Mississauga, it could have happened in a more developed area in Mississauga or in some other community including the city of Toronto.

Mr. Turner: In areas that have no speed signals, we have what they call yard limits and the engineer's responsibility is, if he hits anything in that yard limit, the rule which says he must travel the speed of half the distance he can see to stop. If he hits anything, he is usually fired for 364 days so they do not take many chances there because they cannot afford them; they have to live too.

Now, last November we had a spill in Mississauga and two weeks ago we had a spill in London, Ontario. On June 16, the firefighters in the London area met, and I believe most of these firefighters are volunteers, to discuss the rail wreck at London. Out of that hearing—and I believe right after the Mississauga accident the fire chief of London, Ontario, Ray Morley, who is a good fire chief, called me. They were very concerned and they started making moves with the police department in case it happens in London which was good thinking.

Out of this meeting that the volunteer fire chiefs held, it came that the big disadvantage was the lack of two-way radios at the scene of the Canadian Pacific derailment and at the command post, due to the fact that the volunteer fire department did not have this equipment. Do you believe it would be advantageous for all volunteers or somebody in an area or district to have a two-way radio set?

Mr. Bonser: Through you, Mr. Chairman, I think once again one of the problems with the fire service is the fact that the provincial authority passes the responsibility for fire protection down to the municipality and in many cases I do not think, given the tax dollars the municipalities have, they can afford to pay for the type of equipment that is necessary for good communications. And, here again, I think it is the responsibility of provincial authorities. In urban centres usually you will find good radio equipment but, here again, in areas where there are volunteers. There is very little relief for the purchase of fire equipment, and I think that is one of the shortcomings the provincial authorities have. I do not know the answer to that, it is a very difficult thing, but certainly our communication system is not good throughout the country.

• 1150

Mr. Turner: The second fact they found out was obtaining fast information about the contents of many of the 34 derailed cars. They had to call specialists from Dow Chemical, who were contacted and reached the scene midway between Komoka and High Park within 45 minutes.

When they arrived they told the fire chief to go through the train's manifest for the list of cargo and not go in to battle the fire until we knew what was in them. So they have to contact

[Translation]

ce qu'on considèrerait tout à fait sûr, vu l'état des terre-pleins. Je pense donc qu'une autorité quelconque devrait revoir les règlements sur la vitesse des trains en zone urbaine. Ce qui s'est produit à Mississauga aurait pu se produire dans une zone plus peuplée de cette ville, ou dans une autre ville, y compris Toronto.

M. Turner: Lorsqu'il n'y a pas de signaux, il existe une règle en vertu de laquelle le conducteur doit, à partir de certaines limites, ralentir à une vitesse égale à la moitié de la portée de sa vue. S'il ne le fait pas et qu'il frappe quelque chose, il est mis en disponibilité pendant 364 jours, de sorte que les mécaniciens ne prennent pas de risques. Ils ne peuvent pas se payer un tel luxe.

En novembre dernier, il y a eu un déversement de produits toxiques à Mississauga et, il y a à peine quinze jours, un autre déversement ce produisait à London, en Ontario. Le 16 juin, les pompiers de la région de London, il s'agissait pour la plupart de volontaires, se sont réunis, pour discuter de l'accident qui s'était produit dans cette région. Après cette réunion, et je crois tout de suite après l'accident de Mississauga, le chef des pompiers de London, Ray Morley, m'a appelé. Le service d'incendies était très inquiet et avait commencé à prendre des mesures de concert avec le service de police, au cas où cela se produirait à London, ce qui fut une très bonne idée.

À la réunion des chefs de pompiers volontaires, on a constaté que la plus grande lacune avait été l'absence de postes émetteurs-récepteurs sur les lieux du déraillement et au poste de commandement, parce que le service des pompiers volontaires n'avait pas de poste. Croyez-vous qu'il serait utile que tous les volontaires d'une région ou d'un district donné possèdent un poste émetteur-récepteur?

M. Bonser: L'un des problèmes qui tracassent le service d'incendies, c'est que les autorités provinciales délèguent leur responsabilité en matière de lutte contre les incendies aux municipalités qui, souvent, n'ont pas assez d'argent pour se doter de l'équipement nécessaire pour avoir de bonnes communications. Cette question relève des autorités provinciales. Les centres urbains sont en général dotés d'un bon équipement radio, mais les petites municipalités qui ont recours à des volontaires n'ont pas beaucoup d'argent pour acheter de l'équipement et c'est une des lacunes que doivent combler les autorités provinciales. Je n'ai pas la réponse à ce problème, il est très compliqué, mais il est certain que notre système de communications n'est pas ce qu'il devrait être.

M. Turner: On a également constaté qu'il avait été difficile d'obtenir rapidement des renseignements sur le contenu d'un bon nombre des 34 wagons concernés. Il a fallu appeler des spécialistes de la *Dow Chemical*, qui se sont rendus sur les lieux, entre Komoka et High Park, en 45 minutes.

Lorsqu'ils sont arrivés, ils ont dit au chef des pompiers de lire d'abord la liste des marchandises inscrite sur le manifeste du train et de ne pas essayer de combattre l'incendie tant qu'ils

[Texte]

the conductor who is away out in the country, and this takes time.

Now, do you believe in a system of Telex where the police and the fire chief's office know exactly what is in every train as it goes through? It works in many, many industries. Why can it not work for the police and the fire department? This would solve a lot of your problems?

Mr. Bonser: Well, here again, Mr. Chairman, through you, as a result of the Mississauga incident, and I guess we have to take a disaster before we really take note of some of the deficiencies that we have in a system, one of my officers did go to Mississauga to assist in reading the manifest that was available in the train. There was some difficulty locating it, because it had been removed by the train conductor in the caboose and so it was some considerable time before we even had a look at the manifest. When he read the manifest he found it was coded and the cars were numbered in the wrong direction that we would normally think they would be. So we found there was some difficulty then for the fire service across the country to be faced with the same type of problem.

We wrote to the CP and CN, asking them if they would review their procedure and supply any information that could be available to the fire service, in other words some improved system of making available the information at the scene as well as having the information readily available at some point which we could contact.

We still have not received a reply from the CP and the CN indicated that they were reviewing it and would be willing to meet with us sometime to discuss ways in which they could assist the fire service. So we believe there is certainly a better system, and Telex is one of them.

I am not sure that Telex going to police and fire departments might be a practical way because, here again, the structure of police and fire departments across the country is so varied that you would have some difficulty in having Telex installed everywhere. But certainly there should be central sources in each region where you could phone and get that information.

Mr. Turner: In respect of the third recommendation, Chief Currie said it is difficult for local fire departments to get along without advice from such specialists as those from the chemical company. They also could have been short of water. But, as he says, the idea is to put the fire out with the least amount of water.

In respect of number four, the basic advantage was it was started in the daylight, so we knew what we were dealing with and in darkness it would have been difficult to read what was in those cars. So we have learned nothing in seven months, since we had a real bad spill. We are having spills. We have had three or four in the London area in the last month or so. What bothers me is that you try to do your job and we do not give you the information to do the job. My own personal opinion is that I do not think the bill is tough enough. I think you people need the power and I think the police need the

[Traduction]

ne sauraient pas ce que les wagons contenaient. Il a donc fallu communiquer avec le conducteur du train et cela a pris du temps.

Croyez-vous qu'il serait utile d'avoir un télex qui permette à la police et au service d'incendies de savoir exactement ce que contiennent tous les trains qui passent par la ville? Ce système fonctionne dans de très nombreuses industries. Pourquoi les services de police et d'incendies ne l'utiliseraient-ils pas? Cela pourrait résoudre nombre de vos problèmes.

M. Bonser: Je suppose qu'il faut qu'un désastre se produise pour qu'on se rende compte des faiblesses d'un système. Un de mes agents s'est rendu à Mississauga pour aider les autorités à lire le manifeste du train. On a eu de la difficulté à le trouver, parce que le conducteur du train l'avait placé dans le fourgon. On a ainsi perdu beaucoup de temps avant de pouvoir le lire et de constater qu'il était codé et que les wagons étaient numérotés en sens inverse à la normale. C'est un problème que pourraient rencontrer tous les services d'incendies du pays.

Nous avons écrit au CP et au CN pour leur demander de revoir leurs procédures et de fournir tous les renseignements disponibles aux services d'incendies. Autrement dit, on leur a demandé un système amélioré qui nous permettrait d'obtenir les renseignements nécessaires immédiatement en communiquant avec un centre quelconque.

Le CP et le CN ne nous ont pas encore dit s'ils avaient l'intention de revoir leurs procédures et s'ils voulaient nous rencontrer pour étudier des façons de nous être plus utiles. Nous croyons donc qu'il est possible d'avoir un meilleur système et le télex en est un.

Je ne suis pas certain que le système de télex soit très pratique en ce qui concerne les services de police et d'incendies, parce que ces services sont tellement complexes qu'il serait difficile d'installer ce système partout. Il devrait cependant y avoir un bureau central dans chaque région afin que nous puissions l'appeler pour obtenir des renseignements.

M. Turner: Pour ce qui est de la troisième recommandation, M. Currie a dit que les services locaux d'incendies ne pouvaient pas faire grand chose sans les conseils de spécialistes comme ceux des fabriques de produits chimiques. Ils auraient aussi pu manquer d'eau. Cependant, comme il l'a dit, c'est le genre d'incendie qu'il faut éteindre avec le moins d'eau possible.

Pour ce qui est maintenant du numéro 4, ce fut un avantage que l'accident se produise en plein jour, parce que nous avons pu voir de quoi il s'agissait. Dans le noir, il aurait été difficile de lire ce que contenaient les wagons. Nous n'avons donc rien appris de nouveau en sept mois, c'est-à-dire depuis l'accident, et il y en a eu d'autres. Il y en a eu trois ou quatre dans la région de London depuis un mois environ. Ce qui me préoccupe c'est que nous essayons de faire notre travail et qu'on ne nous donne pas les renseignements nécessaires à cette fin. Personnellement, je pense que le projet de loi n'est pas assez

[Text]

power, and I think the CTC should be severely reprimanded because they have not got the men to do the job. I think you people should be trained, and also have the right to go into railyards, to make sure. I know most rail employees now look at placards, but if they are empty cars and they rip off the placards then what good is that to you or to me, as a rail employee? It is no use. What bothers me, and I think you will agree, is that we have learned nothing in seven months. Let us say we have been lucky; no lives have been lost. I think these recommendations from the fire department are good and that we should fully support you people in your desires to have better equipment, I think, with the investigations we have had in the London area.

• 1135

The only thing that bothers me now is that the CTC made an announcement that they are going to have an inquiry in the fall, because they are busy with Mississauga. Well, sir, you drove to work this morning. Where did you stop for a red light? You cannot tell me. How is an employee of a railway going to tell you next fall what happened? You just cannot remember that far back. We know what is wrong, you know what is wrong, I know what is wrong, every member of this committee knows what is wrong. What we need is action. We do not need more inquiries. We have inquiries enough and, as you say in your brief, you have made representations many times. I think we need action, and the faster, the better. I think we will try to amend the bill and make it a lot tougher, so that you have got a lot of support when you fight fires, along with the police to control the traffic. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman. When I indicated to you that I had some comments, I did not know I was going to be following Mr. Turner. He has pretty well asked everything I wanted to ask. Despite the fact that it is a duplication, I would like to go back over one of his points.

It is a point you raised in the bottom paragraph of your comments here about being inspectors.

One of the main reasons for this bill is that we are attempting, I understand, to disperse inspection powers down to people who have special expertise, like yourselves. You have come in welcoming that. You are obviously enthused about having that power. Now, I am not a fireman and I am not a railroad man, and I just do not know how this is going to work. I gather that you are talking about inspecting trains, airports and trucks. Am I correct about that, that you are talking about all these different procedures and you feel that it is reasonable for you to undertake this?

Mr. Bonser: Mr. Chairman, the position I think the fire service and the police could play in this particular type of inspection is not an inspector who would be designated to do his daily work of going and inspecting cargoes on either trucks or trains or boats or airports. I think that can be left for the

[Translation]

strict. Je pense que la police et vous avez besoin de plus de pouvoirs, et que la CCT devrait être sévèrement réprimandée de ne pas avoir le personnel nécessaire pour faire son travail. Il faudrait que vous soyez instruits et que vous ayez le droit d'aller dans les gares de triage pour les inspecter. Je sais que la plupart des cheminots lisent maintenant les affiches, mais s'ils les arrachent lorsque le wagon est vide, l'affichage ne sert plus à rien. Ce qui m'inquiète, et vous en conviendrez certainement avec moi, c'est que nous n'avons rien appris en sept mois. On peut dire que nous avons eu de la chance qu'il n'y a pas eu pertes de vies. Moi, je trouve que le service d'incendies a fait de bonnes recommandations et nous devrions appuyer sans réserve aux demandes d'équipement, étant donné les résultats des enquêtes qui ont eu lieu dans la région de London.

Tout ce qui me préoccupe maintenant c'est que la CCT a annoncé qu'elle allait faire une enquête à l'automne, parce qu'elle est trop occupée à Mississauga. Eh bien, messieurs, vous avez pris votre automobile pour vous rendre au travail ce matin. Pouvez-vous me dire à quels feux rouges vous vous êtes arrêtés? Non? Comment alors un employé des chemins de fer pourra-t-il vous dire l'automne prochain ce qui s'est produit? On ne peut pas se souvenir si longtemps après. Nous savons ce qui ne va pas, vous le savez bien, tous les membres du Comité le savent aussi. Il faut maintenant passer aux actes. Nous n'avons plus besoin d'enquêtes, il y en a eu assez et comme vous le dites dans votre mémoire, vous avez déjà fait des recommandations à plusieurs reprises. Il faut passer aux actes, et le plus tôt sera le mieux. Nous essaierons de modifier le projet de loi et d'en renforcer les dispositions afin que vous ayez plus d'appui lorsque vous irez combattre les incendies, de concert avec les services de police qui règlent la circulation. Merci bien.

Le vice-président: Merci, monsieur Turner. Monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci, monsieur le président. Lorsque je vous ai dit que j'allais faire des observations, je ne savais pas que j'allais parler après M. Turner. Il a posé presque toutes les questions que je voulais poser moi-même. Même si ce ne sont que des répétitions, je vais revenir sur une de ces questions.

Au dernier paragraphe de vos observations vous parlez de la possibilité que vous soyez inspecteur.

Ce projet de loi veut entre autres choses répartir les pouvoirs d'inspection entre des gens qui ont des compétences spéciales, comme vous-mêmes. Vous en êtes de toute évidence fort content. Je ne suis pas pompier et je ne suis pas non plus cheminot, de sorte que je ne sais pas comment tout cela va fonctionner. Je suppose qu'il s'agit d'inspecter les trains, les aéroports et les camions. ai-je raison? Vous estimez qu'il est raisonnable que vous assumiez ces fonctions?

M. Bonser: Monsieur le président, lorsque nous parlons d'inspection, nous ne voulons pas dire que les services d'incendies et de police disposeraient d'inspecteurs qui effectueraient ce travail et qui inspecteraient les marchandises dans les camions, les trains, les bateaux ou les aéroports. Je pense que

[Texte]

agencies that are designated by the government, by the different government agencies and the Department of Transport, for example, who have that responsibility.

There are areas of trucking in particular that travel through cities every day where we can recognize that the truck is not properly placarded. If the police stop a truck for a safety inspection and find that it is not properly placarded and he was aware of the regulations, then what it would do is that it would be continually policing the regulations under the legislation. Rather than the fire service appointing so many inspectors who would be going out into the field and doing that as their only responsibility—for example, if they went to a warehouse where they were loading transports, Smith Transport Company Limited, for example, and as part of their inspection program they also checked the trucks to see what type of cargo was being loaded on and found a violation, as inspectors under the act they could take some action

So that is the type of inspectors that I have in mind and I think is practical from the fire service point of view, and I would suggest also from the police, whereby, as they say, in their normal duty of checking vehicles in particular, we could play an assist role to the regular inspectors that are designated. I do not think there is any way you could ever hire enough inspectors to be able to do the job that has to be done under this legislation.

Mr. Fisher: Mr. Chairman, then you are not thinking, in Toronto, for example, of putting somebody on full time to do this kind of stuff that is going to be more of a deterrent, somebody who is there who can see something if he is on the scene.

Mr. Bonser: Yes. In the City of Toronto, for example, we would have approximately 45 officers who are designated as assistants to the fire marshal plus another 34 fire prevention officers. So we would have a pool of people who, in their normal responsibilities of ensuring that all fire and safety legislation is being adhered to. Now presently, is being adhered to now presently, either municipal or provincial legislation, also could be looking for violations of this. Because it is part of our daily problem of dealing with dangerous goods, we think it is logical to have the powers of inspection and the powers of reporting someone on a violation. Even if in some cases they were not sure of laying a charge as is indicated here, at least they could contact the nearest authority and report the violation and something would be done. From our point of view, I think it is more important for us to prevent the incident from happening rather than to assume that somebody should be penalized for doing something. In the fire service we seem to be on the opposite end of the scale. We would prefer to prevent it from happening, and we think that by our surveillance more people are going to recognize that someone is looking over their shoulders, so to speak, and may not then attempt to circumvent the legislation.

• 1200

Mr. Fisher: We had some representatives here earlier from The Canadian Manufacturers' Association, who complained about the possibility that people like yourself could come into

[Traduction]

les organismes gouvernementaux et le ministère des Transports peuvent très bien se charger de ce travail.

Nous pouvons cependant constater tous les jours que les camions qui traversent des villes ne portent pas les affiches requises. Si la police arrêtaient un camion pour une inspection de sécurité et constatait qu'il ne porte pas les affiches appropriées, elle pourrait l'obliger à respecter le règlement, aux termes de la loi. De même, le service d'incendies pourrait, dans le cadre de ses inspections normales d'une compagnie de transport par exemple, inspecter également les camions afin de voir quelles marchandises ils transportent et s'ils découvrirait une infraction au code, il pourrait alors prendre les mesures que prescrit la loi.

C'est le genre d'inspection auquel nous avons pensé et je pense que les services d'incendies peuvent s'en charger, tout comme les services de police pourront le faire dans le cours normal de leurs fonctions lorsqu'ils vérifient des véhicules. Je ne pense pas que nous pourrions engager assez d'inspecteurs pour accomplir toutes les tâches mentionnées dans la loi.

M. Fisher: Monsieur le président, vous ne pensez donc pas engager par exemple à Toronto un inspecteur à plein temps dont la surveillance constante aurait un effet dissuasif?

M. Bonser: Si à Toronto, quelques 45 agents sont désignés, de concert avec 34 agents de prévention des incendies, comme assistants du chef des services d'incendies. Nous ferions donc une réserve d'agents qui, dans le cours normal de leurs fonctions, en faisant respecter les lois sur la sécurité et la prévention des incendies, pourraient également s'assurer qu'on ne contrevient pas aux dispositions de cette loi. Comme nous nous occupons quotidiennement de matières dangereuses, il est logique que nous ayons des pouvoirs d'inspection et la possibilité de prendre des mesures en cas d'infraction. Même si dans certains cas, ils n'étaient pas certains de pouvoir dresser procès-verbal, ils pourraient au moins communiquer avec les autorités les plus proches afin de rapporter l'infraction pour qu'on puisse prendre des mesures. À notre point de vue, il importe plus de prévenir un accident que de punir un contrevenant. Le service des incendies adopte un point de vue très différent. Nous préférons prévenir les accidents, et nous croyons qu'en exerçant une certaine surveillance, nous pourrions empêcher ceux qui auraient l'intention de contourner la loi de le faire.

M. Fisher: quand elle a comparu devant le Comité, l'Association canadienne des manufacturiers a dit craindre la possibilité que des agents comme vous-même viennent inspecter

[Text]

their plants too early in the process. They felt the law was too broad in this respect and that we are not specific enough about where transportation begins and manufacturing or processing ends. I presume that is not a problem that worries you if you are looking for prevention.

Mr. Bonser: Mr. Chairman, through you, here again, if they want us to come in after the fact, when the disaster has already taken place, it is too late at that time.

Our association has been dealing with several organizations. Right now we are meeting with The Society of the Plastics Industry of Canada, who are apprehensive about their product and commodity which is being more circulated and used by the public daily. We recognize as a fact of life that people want to use products that are manufactured by plastics but I think we both recognize there are some dangers to some plastic products. So jointly we are attempting to find ways of making the product safer, by storage and certainly by transportation, where the same thing should apply. For usage in certain types of building construction we can accept plastics, and in other cases we think it is unreasonable to impose that additional risk. We look at the transportation, and when a group suggests that there is concern we are not looking for excessive powers. All we are saying is that someone should apply reasonable standards of safety and I think that is what this bill does. Hopefully, all the organizations, when it happens, will comply; but I think it is necessary to have a large group of people out there who are so-called policing the regulations to make sure people are conforming, if you want the bill to mean anything.

Mr. Fisher: So you do not see this as a heavy problem for you in budgetary or manpower terms. You do not see yourself being caught up in a big administrative headache with this kind of dispersal of powers down to your men.

Mr. Bonser: No. As I have indicated, if the provincial authority had the power, the provincial fire marshal or the commissioner, then if the people he designates under his powers to carry out his work in the field, the municipal fire chiefs and their officers, find in their daily work violation, we would take the steps to correct it, or we would assist in the policing of the regulations. I think it is not going to impose any greater hardship on us; in fact, it is going to prevent something from happening which would be a worse problem down the road.

Mr. Fisher: As I mentioned at the beginning, Mr. Chairman, I believe the minister, when he made his initial presentation, stressed the idea that inspection powers would be spread out to local authorities and local experts who might be able, as you said, sir, to prevent a problem rather than simply to react to it. I find it very encouraging that you are willing to come and reinforce that point of view, and to be so enthusiastic about it at the same time. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Mr. Fisher, thank you. Mrs. Mitchell, please.

Mrs. Mitchell: Thank you. I am interested particularly, Mr. Chairman, through you to the gentleman, in this whole question of co-ordination and the problems of jurisdiction, and what can be done to prevent major disasters. I find it a little bit difficult to transpose some of the things that are happening

[Translation]

trop tôt leurs installations. Ils estimaient que les dispositions de la loi étaient trop souples à cet égard et que nous n'avions pas assez bien précisé où le transport commence et la fabrication se termine. Je suppose que cela ne vous pose aucun problème puisque vous cherchez surtout à assurer la prévention.

M. Bonser: S'ils veulent que nous allions inspecter après coup, c'est-à-dire lorsque le désastre aura déjà eu lieu, c'est beaucoup trop tard.

Notre association a rencontré plusieurs organisations. En ce moment, nous rencontrons la Société des industries du plastique du Canada, qui s'inquiète beaucoup du sort réservé à ces produits qu'on utilise de plus en plus de nos jours. Nous admettons que la population veuille utiliser les produits fabriqués de plastique, mais je pense que nous reconnaissons tous que ces produits présentent certains risques. Nous essayons donc de trouver conjointement des façons d'améliorer la sécurité de ce produit, en entreposage et au moment du transport. Nous pouvons accepter l'emploi de plastique dans certains immeubles, mais dans d'autres, nous estimons qu'il n'est pas raisonnable d'ajouter un tel risque. Pour ce qui est du transport, nous ne voulons pas être dotés de pouvoirs excessifs. Tout ce que nous voulons, c'est que quelqu'un puisse faire respecter les normes raisonnables de sécurité et c'est ce que fait le projet de loi. Espérons que tous les organismes s'y conformeront. Cependant, il est nécessaire d'avoir un groupe assez important de gens qui se trouvent sur les lieux pour faire respecter les règlements, si vous voulez que ce projet de loi ait une influence quelconque.

M. Fisher: Vous ne croyez pas que cela vous posera de sérieux problèmes en ce qui concerne votre budget ou la main-d'œuvre? Vous ne croyez pas que vous allez créer un monstre administratif en dispersant ainsi les pouvoirs?

M. Bonser: Mais non. Je l'ai déjà dit, si les autorités provinciales ou le commissaire étaient autorisés à désigner des personnes à cette fin, nous pourrions prendre des mesures lorsque nous découvririons une infraction, et aider à faire respecter les règlements. Cela ne nous serait pas très difficile, et cela nous permettrait même d'empêcher quelque chose qui pourrait nous poser des problèmes beaucoup plus graves plus tard.

M. Fisher: Je crois que lorsqu'il a fait sa déclaration initiale, le ministre a mentionné la possibilité que les pouvoirs d'inspection soient conférés aux autorités locales qui pourraient, comme vous l'avez dit, prévenir les accidents plutôt que de se contenter d'y réagir. Je trouve très encourageant que vous soyez disposés à assumer ces fonctions, et que vous soyez tellement enthousiastes. Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Fisher. Madame Mitchell, je vous en prie.

Mme Mitchell: Merci. Je m'intéresse tout particulièrement à cette question de coordination et aux problèmes de compétence, ainsi qu'à ce qu'on peut faire pour prévenir les désastres. Il m'est difficile d'appliquer ce qui s'est produit en Ontario à ma propre circonscription, à Vancouver. Si vous me permettez

[Texte]

in Ontario to my own riding in Vancouver. If I might just again use the example of the Port of Vancouver, which is my concern, the water is actually surrounded by four municipalities. I happen to live right near the boundary of two of them and near the waterfront, which means that if there was a major disaster you would probably have the RCMP involved from one jurisdiction, the Vancouver police, not to mention the National Harbours Board police, none of whom, I presume, relate to one another very much.

• 1205

And in the question of your field, fire protection, we have one single fireboat for the whole port that has been owned and operated by the City of Vancouver who are fed up with the fact that they have to pay for it and yet it occasionally goes to fires in other municipalities. They feel that there should be a federal jurisdiction under the National Harbours Board. And what we are worried about is making sure we do not have any major fires.

When we were speaking to the people earlier this morning, I think one of the points that seemed to be reinforced there was that there must be a clear authority. I am somewhat confused now because when we talked with the police this morning there was mention of reinstating the emergency measures organization. Now, if I hear you correctly, you are suggesting that probably the provincial authorities should play this overall role and that this would involve co-ordinated planning between jurisdictions and types of services so that it is very important to have clear roles. I would be interested, for example, in how you relate to the police.

I presume another thing would be clear information exchange. I was told in Vancouver, for example, that they sometimes get back a week late memos that have gone to Ottawa telling them about some dangerous goods that have passed through the community by car, and it is a little bit late to deal with it at that point. And I think probably the public also is very interested because there has been a real scare in some areas, including my own, about the potential of major chemical spills.

Another thing that I know was mentioned to me as far as the port was concerned, was that you have, in our case, railways that block off the waterfront. You have a whole lot of waterfront workers and everything is fenced in and access is very difficult. Road access is terrible. Water protection is very poor too. These are just some of the things that make me shudder when I think of the neighbourhood I am living in. So training for emergencies, I presume, is also important.

I have raised a lot of different points but I am wondering, perhaps in the situation such as I have described, where you would see the over-all authority coming from. The head of the Port of Vancouver thought we should have some kind of co-ordinating committee that would relate strongly to the

[Traduction]

d'utiliser encore une fois l'exemple du port de Vancouver, qui me touche personnellement, les eaux sont en fait entourées de quatre municipalités. Je demeure tout près des limites de deux de ces villes et près de l'eau, ce qui veut dire que s'il y avait un désastre, on aurait à cet endroit la GRC, la Police de Vancouver, sans parler de la police des Ports nationaux, qui n'ont, j'imagine, pas beaucoup de rapports entre elles.

Pour ce qui est de votre domaine, la lutte contre les incendies, il n'y a qu'un seul bateau-pompe pour tout le port, bateau qui appartient à la ville de Vancouver qui en plus qu'assez d'avoir à payer pour ce service alors que le bateau va parfois éteindre des incendies dans d'autres municipalités. Ils estiment que ce service devrait relever du gouvernement fédéral par l'intermédiaire du Conseil des ports nationaux. En fait, nous voulons surtout nous assurer qu'il n'y aura pas d'incendie important. L'un des points qu'ont soulignés nos témoins ce matin, c'était que les domaines de compétence devaient être clairement délimités. Lorsque j'ai parlé au Service de police ce matin, on a mentionné la possibilité que l'organisme des mesures d'urgence soit rappelé.

Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, vous proposez que les autorités provinciales jouent un rôle de coordination entre les administrations et les services de sorte qu'il est très important de préciser les rôles. Je voudrais bien savoir, par exemple, quels sont vos rapports avec les services de police.

Il faudrait également améliorer les échanges de renseignements. On m'a dit qu'à Vancouver, par exemple, il faut parfois une semaine pour obtenir une note de service qui a été envoyée à Ottawa pour informer les autorités que des matières dangereuses passeront à travers la ville, et il est alors trop tard pour faire quoi que ce soit. La population aussi s'intéresse beaucoup à cette question, parce que la possibilité qu'il y ait des déversements importants de produits chimiques a grandement effrayé la population de certaines régions, y compris la mienne.

Toujours en ce qui concerne le port, on m'a dit que les voies ferrées bouchaient l'accès au quai. Il y a beaucoup de monde qui travaille sur les quais, et l'accès en est très difficile. Par voie de terre, ils sont tout simplement inaccessibles et le service du bateau-incendie est très mauvais. Ce sont là des choses qui me font frémir lorsque je pense au quartier où j'habite. Je suppose qu'il est tout aussi important d'offrir de l'information pour les urgences.

J'ai soulevé beaucoup de questions différentes, et je me demande quelle devrait être selon vous l'autorité centrale dans une situation comme celle que j'ai décrite. Le directeur du port de Vancouver pensait qu'il devrait y avoir un comité de coordination en liaison permanente avec les autorités fédérales.

[Text]

federal jurisdiction. I think you are saying more the provincial. Am I correct on that?

Mr. Bonser: Mr. Chairman, we find some difficulty here. When the emergency measures acts were all repealed, when we felt that there was no longer need for planning for what might be a nuclear attack—I think that was the area of concern—then it became the responsibility of communities to start assuming that responsibility for emergency planning.

I find that the provincial authority are really the only group of people who can co-ordinate municipal services, and, when you deal with police and fire, you are dealing basically with municipal services. So it would appear to us that the provincial authorities should have responsibility for dealing with emergency planning.

In the fire service in most provinces they have regional planning whereby each area of the province is divided into regions and there is a co-ordinator of emergency planning for these various regions. It seems to work out fairly well whereby the fire services will provide mutual aid to one another and they will provide equipment and manpower.

Also, what we are finding now as a result partly of Mississauga and as a result of a few other incidents that have happened, is that most of the major urban areas are developing their own planning resources. Chief Ackroyd, who was here a little earlier, for example, has been designated the co-ordinator for emergency planning for metro Toronto, and all of the agencies—transportation, health, fire—come under that emergency planning that is being co-ordinated by the police chief.

We find that acceptable because we feel that someone has to be designated as a co-ordinator and, if it is provincial authority in a metropolitan area, if it is one of the emergency agencies, we find that an acceptable solution to having some co-ordination. If the incident is of fire, for example, the fire chief is usually the fire ground commander. He takes over the post on the fire ground because his expertise lies with the fire situation. Usually the police chief then assumes a role back at the mobile control, dealing with all other types of things, such as traffic control, logistics, co-ordination of hospitals and so forth. We find a very flexible type of emergency planning is what we need. We find a very flexible type of emergency planning is what we need. We find a very flexible type of emergency planning is what we need.

• 1210

I cannot think of any way to handle it, other than to have the provincial authorities involved to some degree. I just cannot see how it would work otherwise. I think there has to be some provincial input into it. You cannot leave the municipalities to their own resources and I do not think there is enough assistance, unless it is money coming from the federal government, to assist in this. I guess the provinces would not turn that down, if the federal government offered them money to assist in emergency planning or provided some assistance in that way, but I still think the planning has to come through the provincial jurisdiction.

Mrs. Mitchell: In the case, such as the example I mentioned, where you have a major federal body such as the

[Translation]

Je crois que vous penchez plutôt pour les autorités provinciales. Est-ce bien cela?

M. Bonser: Cela nous pose certaines difficultés. Lorsqu'on a abrogé les lois sur les mesures d'urgence, pensant qu'il n'était plus nécessaire de planifier les mesures à prendre en cas d'attaque nucléaire, les communautés se sont vues assigner la tâche de planifier les mesures d'urgence.

Je crois que les autorités provinciales sont les seules à pouvoir coordonner les services municipaux, ce que sont en fait les services de police et d'incendie. Il me semble donc que les autorités provinciales devraient être chargées de la planification en cas d'urgence.

Dans la plupart des provinces, les services d'incendie ont leur propre service de planification régionale, car les provinces sont divisées en régions dotées chacune d'un coordonnateur de la planification en cas d'urgence. Cela semble fonctionner assez bien, et les services d'incendie s'entraident et se prêtent mutuellement équipement et main-d'œuvre.

De plus, à la suite des accidents de Mississauga et d'ailleurs, la plupart des grands centres urbains ont décidé de mettre sur pied leur propre service de planification. Le chef Ackroyd qui était ici tout à l'heure a été nommé coordonnateur de la planification d'urgence du grand Toronto, et tous les organismes, les transports, la santé, les incendies, relèvent de son service.

Nous trouvons que c'est raisonnable, parce qu'il faut bien que quelqu'un coordonne le tout et c'est pourquoi nous acceptons que dans une région métropolitaine les autorités provinciales ou l'un des organismes d'urgence s'occupent de la coordination. S'il y a le feu, le chef des services d'incendies assume habituellement le commandement sur les lieux-mêmes de l'incendie, parce que c'est son domaine de compétence. Le chef des services de police assume quant à lui le commandement des forces mobiles, et s'occupe la circulation, de la logistique, de la liaison avec les hôpitaux, etc. Nous avons trouvé qu'une planification très souple est probablement ce qu'il y a de mieux en cas d'urgence.

Je ne peux pas trouver de meilleure façon de procéder que d'avoir recours aux autorités provinciales. Je ne vois pas comment on pourrait faire autrement. La participation des autorités provinciales est nécessaire. Les municipalités ne peuvent pas être laissées à elles-mêmes parce qu'elles n'auront pas assez d'argent à moins que le gouvernement fédéral ne leur vienne en aide. Je crois que les provinces ne refuseraient pas cette offre, si le gouvernement fédéral leur offrait de l'argent pour les aider à effectuer la planification en cas d'urgence, mais je crois quand même que ce sont les autorités provinciales qui devraient en être chargées.

Mme Mitchell: Dans le cas que je vous ai exposé, lorsqu'il y a un organisme fédéral important comme le Conseil des ports

[Texte]

National Harbours Board, they would really be accountable to the provincial co-ordinator, would they not?

Mr. Bonser: Yes, I do not think there is any question about that. The scenario you mention is very similar to that of the City of Toronto, where we have a harbour fire boat maintained by the Toronto fire department, which I keep suggesting should be paid for by someone else because it costs my budget \$0.5 million a year to maintain. So we have the same type of thing, where we have various jurisdictions with federal properties, provincial properties, we have the harbour and we have the airports. We still, in the case of a major emergency, assume that the co-ordinator, who is the chief of police for metro, assumes over-all control. It is declared by metro council that he is the co-ordinator. I have been appointed by the Ontario fire marshal as the co-ordinator for fire service in the metro Toronto area, although there are six other fire departments totally in metro Toronto, and the other fire services accept the fact that there is one co-ordinator.

So emergency planning does work. I think it has to be reduced to some provincial guidelines and then, in turn, when it gets to the municipal level, it can be co-ordinated there. But there definitely has to be some provincial input into it.

Mrs. Mitchell: Okay. I would like just to repeat a question that was raised earlier, I think, but I was not quite clear about the answer. You mentioned very clearly—and I think this was very helpful—that fire marshals should be appointed as inspectors and then designate that responsibility down through the ranks. Are you suggesting that this would require quite extensive extra staff, or can this be done mainly with the staff you have now?

Mr. Bonser: Through you, Mr. Chairman, I would suggest that it can be done with existing staff. In the case of both the police and fire departments we have people who are doing regulatory work at all times, plus we have fire officers who are called to the scene of a spill, or an incident that has been reported, an accident or something that would indicate that there might be something wrong. These people then are at the scene and have an opportunity to assess whether regulations have been followed. I would see it as part of our daily operation. There would be no additional cost to us, except for training people to be prepared to understand the regulations when they come out.

I think it is a reasonable way to apply this type of legislation in a broader sense than full-time inspectors—which you will have to have. As was mentioned earlier, certainly our people could not go and rule on the serviceability of the train, for example, whether the car was capable of carrying the load. I do not think we would be qualified in any way to do that. But we could certainly judge whether it was placarded properly and whether the product was secure in the container. I think that is the role we can play.

Mrs. Mitchell: Thank you very much. I think that is very clear.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you.

Do you have any other questions? No. Okay.

[Traduction]

nationaux, ces organismes relèveraient du coordonnateur provincial, n'est-ce pas?

M. Bonser: Oui, cela ne fait aucun doute. La situation que vous avez exposée ressemble beaucoup à celle de Toronto, où il y a dans le port, un bateau-pompe qui appartient aux services des incendies de Toronto. Je dis toujours que quelqu'un d'autre devrait en acquitter les frais, parce que cela me coûte ½ million de dollars par année. Nous avons donc la même situation parce que nous devons desservir les propriétés fédérales, provinciales, des ports et des aéroports. En cas de désastre important, c'est toujours le chef des services de police qui assume le rôle de coordonnateur général. Le Conseil municipal de Toronto a décrété qu'il était coordonnateur. J'ai été nommé coordonnateur des services d'incendie dans la région métropolitaine, même s'il y a 6 autres services d'incendie, mais ces derniers acceptent de bonne grâce qu'il n'y ait qu'un seul coordonnateur.

On peut donc effectuer la planification en cas d'urgence. Il faut tout d'abord faire la planification au niveau provincial puis passer au niveau municipal. Il doit cependant y avoir une participation provinciale.

Mme Mitchell: Très bien. Je vais maintenant répéter une question qu'on a déjà posée, mais dont je n'ai pas très bien compris la réponse. Vous avez dit que les chefs des services d'incendie devraient être nommés inspecteurs et déléguer leurs fonctions à leurs agents. Croyez-vous que cela exigerait du personnel supplémentaire, ou pouvez-vous assumer ces fonctions supplémentaires avec le personnel dont vous disposez maintenant?

M. Bonser: Je crois qu'on peut le faire avec le personnel actuel. Les services de police et d'incendie disposent d'agents dont le travail est de faire respecter les règlements, et il y a aussi des pompiers qui sont appelés sur les lieux d'un déversement ou d'un accident quelconque et qui peuvent alors constater si l'on a respecté les règlements ou non. Cela ferait partie de nos activités courantes. Cela ne nous coûterait pas plus cher, sauf en ce qui concerne la formation du personnel qu'il faudra instruire des règlements.

Il me semble plus raisonnable d'utiliser nos services pour faire respecter ces mesures plutôt que d'avoir des inspecteurs à plein temps. Quelqu'un l'a bien dit tout à l'heure, nos agents ne pourraient pas porter de jugement sur l'état des wagons par exemple, ils ne seraient pas qualifiés pour le faire. Nous pourrions cependant déterminer si l'affichage est conforme et si le produit est transporté en toute sécurité. C'est le rôle que nous pourrions jouer.

Mme Mitchell: Merci bien. C'est très clair.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci.

Avez-vous d'autres questions? Non. Très bien.

[Text]

We have another brief that we can annex to our proceedings. I do not know if you agree that we put it in the procedural process.

• 1215

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: All right. If the members have any other amendment we will be pleased to receive them as soon as possible.

Alors, je veux remercier infiniment l'Association canadienne des chefs de pompiers pour leur excellente présentation. Nous allons sûrement tenir compte de vos suggestions. Et même si certaines personnes ont dû quitter durant la réunion, c'est parce qu'ils avaient énormément de travail à l'heure du dîner. Comme vous voyez, les gens sont pris de toutes parts, et soyez assurés que ce n'est pas par manque de respect mais simplement parce que d'autres travaux les attendaient.

Avez-vous d'autre chose à ajouter avant de terminer.

An hon. Member: No.

An hon. Member: Very good.

The Vice-Chairman: Okay. Thank you very much.

Je remercie infiniment l'équipe de l'interprétation, simultanée, qui a été très utile pour moi et pour d'autres aussi.

Nous levons la séance jusqu'au lundi 7 juillet à 20 h 00, où nous entendrons d'autres représentants du ministère des Transports. Merci beaucoup.

[Translation]

Nous avons un autre mémoire que nous pouvons faire annexer aux procès-verbaux de la séance d'aujourd'hui. Êtes-vous d'accord?

Des voix: Oui.

Le vice-président: Très bien. Si les membres ont d'autres amendements à proposer, nous aimerions les recevoir aussitôt que possible.

I would like to express my thanks to the Canadian Association of Fire Chiefs for their excellent presentation. We shall undoubtedly give serious consideration to your suggestions. Although some people may have left during the meeting, this was because of their many commitments over the lunch hour. As you probably know, we have a good many engagements and you may rest assured that no lack of respect was meant, but simply that other duties had to be attended to.

Do you have anything to add before we adjourn?

Une voix: Non.

Une voix: Très bien.

Le vice-président: Merci beaucoup.

I would also like to thank the interpreters whose services were very useful to me and to others as well.

We shall adjourn until Monday, July 7 when we will be hearing witnesses from the Ministry of Transport at 8:00 p.m. Thank you.

APPENDIX "TRPT-7"

A BRIEF SUBMITTED BY THE
CANADIAN ASSOCIATION OF CHIEFS OF POLICE
PERTAINING TO BILL C-18

(TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS ACT)

June 1980

I. INTRODUCTION:

The Canadian Association of Chiefs of Police appreciates and welcomes the desire of the government of Canada through the Ministry of Transport to enact legislation concerning the transportation of dangerous goods.

Our Association represents the entire police community in Canada, and we have endeavoured to obtain as much input as possible to respond to this Bill.

The material that follows offers some constructive suggestions, and raises some matters which we feel require clarification.

II. EXAMINATION OF BILL C-18 (TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS ACT):

(1) It is quite clear from this Act that it is not limited to any specific means of transportation of goods, with the exception of oil or gas by pipe-line.

This means that it does cover the transportation of dangerous goods on a highway under provincial or municipal jurisdiction.

We wonder would this Act, due to the fact that this is federal legislation, render any provincial legislation "ultra vires". Possibly the legal staff of the Ministry of Transport can clarify this item.

(2) This refers to the "shipping document" in the definition as follows:

"shipping document means any document that accompanies dangerous goods being handled or transported and that describes or contains information relating to the goods and, in particular, but without restricting the generality of the foregoing, includes a bill of lading, cargo manifest, shipping order, way-bill and switching order."

Taking into consideration the aforementioned definition, we

believe that there should be provision made in the Act for a copy of this to be available in the event that the copy that is transported with the goods becomes destroyed. This would make it possible to determine what was being transported, and where. The location of this copy should be available twenty-four (24) hours each day of the week at a designated location. Computerization may be a logical method.

(3) Section 3 (2) -- (Application of the Act):

This is a new sub-section and it may have significant implications, depending on what is intended by the term "registered". If it applies to the licencing thereof, then all modes of transportation would be forced to comply with the regulations of this Act. If the term is restricted to apply to vehicle ownership or operation, then this sub-section would preclude all foreign modes of transportation from compliance with this Act.

The term should be clarified with respect to all modes of transportation to ensure that the application of this Act is not unjustly restricted. We believe that this sub-section should receive attention.

(4) Section 3 (5):

This provides an additional exemption to shipping vessels carrying bulk cargo which are governed under the Canada Shipping Act. We have not had an opportunity to review the current Shipping Act and therefore at this point can only suppose that the necessary controls and safety specifications for the transportation of dangerous goods in bulk are contained in this Act. This area should be investigated in relation to the Canada Shipping Act to ensure that acceptable controls do indeed exist.

(5) Section 6 - Punishment:

We feel that the punishment is reasonable under certain situations, but in the event of a serious incident where the loss of life or serious bodily harm ensues, an increased penalty should be considered.

(6) Section 7 -- Ticket Offences and Fines:

It is quite clear that it limits to an Inspector only the laying of any information, further designated in Section 14. This appears to exclude any police officials from any authority over offences under this Act.

(7) Section 8:

This is a new addition, allowing the provision for a statutory defence for anyone charged under this Act. The accused party must establish only that he acted in good faith and took reasonable measures. Under the former Bill C-25, the accused party, in addition, had to prove that his contravention of regulation was not caused by his acts or omissions. It is definitely a "softening" with respect to the responsibility imposed by the Act. It is difficult to predict any negative or positive consequences resulting from this change.

(8) Section 14, Sub-section 1 states that an Inspector may at any reasonable time enter and inspect any building or place for which he is designated.

The words "at any reasonable time" should be deleted from the Section and replaced by the words "may at any time".

The time or need could dictate that the inspection may have to be made in the middle of the night, on a public holiday, or when the building would not normally be open.

With this amendment the authorization would exist if the circumstances dictated a need for an immediate entry. This Section also gives the Inspector power to acquire reasonable assistance. This may include members of the police, the fire department, or others.

As the Committee will understand, the police must have a Search Warrant, except in extraordinary cases, such as fresh pursuit, and we believe that the persons who are called upon to assist an Inspector should be protected both criminally and civilly.

A new Section 14 (e) should be added to read:

"An Inspector is authorized to delegate his authority to the civil authority where he deems it necessary in an urgent situation."

(9) Section 15 gives the Inspector broad authority including the evacuation of persons. It is quite clear that if this power is to be limited to an Inspector, the availability of an Inspector will have to be almost immediate. The availability of an Inspector, unless many hundreds are to be appointed, could at the outset lead to lack of action by the civil authorities. This power should be given to the civil authorities to act prior to the arrival of an Inspector, where there is an "immediate threat" to the lives of persons. This Section has been improved with the provision for environmental concerns in addition to life and property.

Unfortunately, this Section remains unchanged and our recommendation suggesting such authority during an emergency, should rest with local authorities independent of an Inspector.

(10) We feel also, that an Inspector should have some responsibility for notifying the civil authorities when and where he is going to destroy or otherwise dispose of dangerous goods.

(11) Section 17 causes the police some concern:

Sub-section 17 (1) places the responsibility for the person in "charge, management or control of the dangerous goods shall in the manner and circumstances set out in any regulations applicable thereto report the accident occurrence to an Inspector or to such other person or authority as is prescribed".

a) The regulation provides that the person or authority may be named, but we believe that the "person or authority" should be defined in Section 2 "Interpretation". This definition should include "the Civil Authority" responsible, such as the local governing authority, police force, fire department, Emergency Measures Organization, or any such lawfully designated organization.

With this added definition all the action referred to in Section 17 (2), (3) and (4) could be taken at the earliest possible moment.

b) Sub-Section (3) of Section 17 should be amended by adding after the word "Inspector" in the first line, "or in his absence a person or authority is satisfied . . .".

This would provide for action to be taken immediately following an incident, prior to the arrival of an Inspector.

(12) Section 19 (2) is most important when at the present time, non-Canadian transport carriers use waterways, air space and surface transportation in Canada, (e.g., railways through southern Ontario).

(13) Section 21:

This Section has been changed extending the power of the Governor in Council. The provision allows the Governor in Council to make regulations which would prohibit the handling of specific forms of dangerous substances. It would appear that this extension could be used as a catch-all for unforeseen situations which could develop in the future.

(14) Section 23 (5) is good legislation and in police language is known as the "Third Party Rule".

(15) We strongly recommend that Inspectors be continuously on duty at all border crossing points with specific attention paid to all rail and road crossings. It may be that in areas with numerous crossing facilities, i.e., bridges and tunnels, specific crossings may be designated for the entry of dangerous goods into Canada.

(16) We recommend that there be a requirement for Emergency Measures planning, together with an operational capability. Further, that federal and provincial financial assistance be available to those civil authorities that are prepared to provide some financial base.

(17) We believe that the action recently taken in the United Kingdom

be legislated in Canada. This action prohibits the carrying of explosive materials and other dangerous goods on the same railway freight train. This may be the responsibility of the Canadian Transport Commission, in which case we urge the Standing Committee on Transport to make strong representation in support of this recommendation.

(18) CONCLUSION:

The Canadian Association of Chiefs of Police is prepared to have representatives appear before the Standing Committee on Transport and Communication to discuss this submission and the Canadian police community's position on several of the provisions in Bill C-18.

J.W. Ackroyd,
A/Chief of Police,
Metropolitan Toronto Police,
590 Jarvis Street,
Toronto, Ontario.
Chairman, Law Amendments
Committee,
Canadian Association of Chiefs of Police

D.T. Crosbie,
Chief of Police,
City of Belleville Police,
20 Campbell Street,
Belleville, Ontario.
Chairman, Traffic Committee,
Canadian Association of Chiefs of Police

APPENDICE «TRPT-7»

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR
L'ASSOCIATION CANADIENNE DES CHEFS DE
POLICE À PROPOS DU BILL C-18

(LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES)

Juin 1980

I. INTRODUCTION

L'Association canadienne des chefs de police apprécie la volonté du gouvernement du Canada de mettre en vigueur, par l'intermédiaire du ministre des Transports, une loi concernant le transport des marchandises dangereuses.

Notre Association représentant la totalité des policiers canadiens, nous avons essayé de savoir comment ils réagissaient à la présentation de ce bill.

Le présent document propose certaines idées constructives et soulève des questions qui, à notre avis, nécessitent des précisions.

II. ÉTUDE DU BILL C-18 (LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES).

(1) De toute évidence, cette loi ne se limite à aucun moyen de transport en particulier, à l'exception du transport du pétrole ou du gaz par pipe-line.

Elle régit donc le transport des marchandises dangereuses sur les routes qui relèvent de l'autorité provinciale ou municipale.

Comme il s'agit d'une loi fédérale, nous nous demandons si elle ne risque pas de l'emporter sur les lois provinciales. Les juristes du ministère des Transports devraient pouvoir nous donner des précisions sur ce point.

(2) Le projet de loi donne du "document d'expédition" la définition suivante:

"document d'expédition" Tout document accompagnant des marchandises dangereuses au cours de leur manutention, d'une demande de transport les concernant ou de leur transport et qui en donne la désignation ou fournit des précisions à leur sujet. Sont notamment inclus dans la présente définition les connaissements, les manifestes, les ordres d'expédition, les feuilles de route et les bulletins de manoeuvre.

Nous pensons, d'après cette définition, que la Loi devrait prévoir la possibilité d'obtenir une copie du document pour parer à l'éventualité de la destruction de l'exemplaire transporté avec la marchandise. On pourrait ainsi connaître la nature et la destination du bien transporté. On devrait pouvoir obtenir cette copie à tout moment à un endroit donné, par exemple en recourant à l'informatique.

(3) Paragraphe 3 (2) -- domaine d'application

Ce paragraphe est nouveau, et il pourrait avoir de lourdes conséquences, selon ce qu'on entend par le terme "immatriculés". S'il vise le permis accordé aux moyens de transport, tous ceux-ci seront alors soumis aux règlements d'application de cette loi. Si le terme vise uniquement la propriété ou l'exploitation d'un véhicule, ce paragraphe dispensera alors de l'application de la loi tous les moyens de transport étrangers.

Il faudrait préciser que ce terme s'applique à tous les moyens de transport, de façon à ne pas limiter injustement l'application de la loi. Ce paragraphe devrait, selon nous, être soigneusement révisé.

(4) Paragraphe 3 (5)

Ce paragraphe prévoit une autre exception pour les navires qui transportent des marchandises en vrac et qui sont régis par la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous n'avons pas eu la possibilité de consulter l'actuelle Loi sur la marine marchande; nous ne pouvons donc qu'espérer qu'elle comporte les contrôles et les mesures de sécurité qui s'imposent pour le transport des marchandises dangereuses en vrac. Cette question devrait être étudiée par rapport à la Loi sur la marine marchande du Canada, pour vérifier s'il existe effectivement des mesures de contrôle adéquates.

(5) Article 6 - peines

Les peines prévues pour certaines situations nous semblent raisonnables, mais il faudrait envisager une peine plus lourde en cas d'incident grave impliquant des pertes de vies humaines ou des blessures graves.

(6) Article 7 - Contraventions et amendes

Il est clair, d'après cette disposition, que seul un inspecteur peut déposer une dénonciation, pouvoir explicité plus loin à l'article 14. Il semblerait donc qu'un officier de police ne puisse intervenir en cas d'infraction à cette Loi.

(7) Article 8

Il s'agit d'une nouvelle disposition, qui prévoit que toute personne accusée aux termes de la présente Loi pourra

se défendre. Il lui suffira d'établir qu'elle a agi de bonne foi et qu'elle a pris des précautions raisonnables. Selon les dispositions de l'ancien bill C-25, l'accusé devait, en outre, prouver que l'infraction à la loi n'était pas imputable à une action ou à une omission de sa part. Le présent bill a indiscutablement adouci les dispositions concernant la responsabilité imposée par la loi. Il est difficile de prévoir les conséquences que pourrait avoir ce changement.

(8) Le paragraphe 14 (1) stipule qu'un inspecteur peut, dans le cadre de sa compétence et à des heures raisonnables, pénétrer en tous locaux ou lieux et y procéder à des visites.

Il faudrait supprimer les mots "et à la condition que sa visite se fasse à des heures raisonnables" pour ajouter, après le mot "pénétrer", les mots "à tout moment".

L'urgence ou les circonstances pourraient nécessiter que l'inspection soit effectuée au milieu de la nuit, un jour férié, ou à des heures où les lieux sont normalement inaccessibles.

Grâce à cet amendement, l'inspection pourrait être autorisée si les circonstances exigeaient des mesures immédiates. Cet article permet également à l'inspecteur d'obtenir l'aide nécessaire, et notamment celle des membres de la police, des pompiers, etc.

Le Comité n'ignore pas que le policier doit disposer d'un mandat de perquisition pour agir, sauf dans des circonstances exceptionnelles comme la poursuite immédiate d'un voleur et, à notre avis, les personnes qui viennent en aide

à un inspecteur devraient être protégées au plan criminel comme au plan civil.

Il faudrait ajouter au paragraphe 14 (5) un alinéa e) ainsi libellé:

"un inspecteur peut déléguer ses pouvoirs à l'autorité civile en cas d'urgence, lorsqu'il le juge nécessaire."

(9) L'article 15 confère à l'inspecteur de vastes pouvoirs, notamment en matière d'évacuation des personnes. De toute évidence, si ces pouvoirs sont conférés exclusivement à un inspecteur, celui-ci doit pouvoir être contacté presque immédiatement. A moins que des centaines d'inspecteurs ne soient nommés, les autorités civiles risquent de se voir condamnées à l'inactivité pendant un certain délai, si aucun inspecteur n'est disponible. Les autorités civiles devraient pouvoir intervenir avant l'arrivée d'un inspecteur en cas de "menace immédiate" pour des vies humaines. Cet article a été amélioré par l'insertion de la disposition sur les préoccupations environnementales, qui s'ajoutent aux préoccupations concernant les dommages corporels ou matériels.

Malheureusement, cet article est resté inchangé, et nous recommandons qu'en cas d'urgence, les pouvoirs de l'inspecteur soient, en son absence, conférés aux autorités locales.

(10) Nous estimons aussi que l'inspecteur devrait informer les autorités civiles du moment et de l'endroit où il va détruire des marchandises dangereuses, ou prendre à leur égard les dispositions qui s'imposent.

(11) L'article 17 préoccupe les policiers

Le paragraphe 17 (1) est ainsi libellé:

17 (1) En cas de survenance des situations prévues à l'alinéa 15 (1) a), les personnes responsables des marchandises dangereuses en cause à ce moment sont tenues d'en faire rapport, selon les modalités réglementaires, à l'inspecteur ou à toute personne désignée par règlement.

a) Le règlement prévoit que la personne ou l'autorité en cause peuvent être citées, mais à notre avis, il faudrait les définir à l'article 2. Cette définition devrait comprendre l'autorité civile responsable, par exemple les autorités locales, les forces de police, le service des incendies, les organismes responsables des mesures d'urgence ou les organismes désignés par la loi.

Grâce à cette définition supplémentaire, toutes les mesures prévues aux paragraphes 17 (2), (3) et (4) pourraient être prises le plus tôt possible.

b) Le paragraphe 17 (3) devrait être modifié pour se lire comme suit: "S'ils ont des motifs raisonnables et probables de croire qu'est survenu un cas visé au paragraphe (1) et que les mesures d'urgence prévues au paragraphe (2) s'imposent immédiatement, l'inspecteur ou, en son absence, la personne ou l'autorité définies à l'article 2 peuvent prendre ces mesures ou les faire prendre par toute personne qu'ils estiment qualifiée."

Cette disposition permettrait que des mesures soient prises immédiatement après un accident, en attendant l'arrivée d'un inspecteur.

(12) Le paragraphe 19 (2) est particulièrement important dans la mesure où des transporteurs étrangers utilisent actuellement des voies navigables, des couloirs aériens ou des moyens de transport de surface au Canada par exemple, les chemins de fer du sud de l'Ontario.

(13) Article 21

La modification apportée à cet article étend les pouvoirs du gouverneur en conseil, qui peut maintenant établir des règlements interdisant la manutention de substances dangereuses sous certaines formes. Il semblerait que cette nouvelle disposition puisse être utilisée pour toutes les situations imprévues qui pourraient survenir à l'avenir.

(14) Le paragraphe 23 (5) constitue une bonne mesure législative qui, dans le jargon des policiers, peut être qualifiée de "Règle de la tierce partie."

(15) Nous recommandons fortement que des inspecteurs surveillent en permanence tous les points de passage à la frontière, et particulièrement les routes et les chemins de fer. Dans les régions où les points de passage sont nombreux, il se peut que certains ponts ou certains tunnels soient jugés particulièrement propices au passage de marchandises dangereuses au Canada.

(16) Nous recommandons que des mesures d'urgence et des centres opérationnels soient obligatoirement prévus et que les autorités civiles disposées à fournir une base financière à cette fin y soient aidées par le fédéral et les provinces.

(17) A l'instar des mesures prises récemment au Royaume-Uni, le Canada devrait adopter une loi interdisant le transport d'explosifs et d'autres marchandises dangereuses par un même convoi de chemin de fer. Cette question pourrait relever de la compétence de la Commission canadienne des Transports, auquel cas nous demanderions instamment au Comité permanent des Transports d'intervenir en faveur de notre recommandation.

(18) CONCLUSION

Nous serions disposés à ce que des représentants de notre Association comparaissent devant le Comité permanent des Transports et des Communications pour discuter du présent mémoire et de l'opinion des policiers canadiens sur certaines dispositions du bill C-18.

J.W. Ackroyd,
Chef adjoint de la Police de la
communauté urbaine de Toronto,
Président du Comité législatif
de l'Association canadienne des
Chefs de Police,
590, rue Jarvis,
Toronto (Ontario)

D.T. Crosbie,
Chef de la Police de Belleville,
Président du Comité de la circu-
lation de l'Association cana-
dienne des Chefs de Police,
20, rue Campbell,
Belleville (Ontario)

APPENDIX "TRPT-8"

June 4, 1980

Maurice A. Dionne, M.P.,
Northumberland-Miramichi
Chairman, Transport Committee
House of Commons
Ottawa, Canada

Dear Sir:

I acknowledge receipt of your letter of May 29, 1980 on the matter of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The matter of public safety in the transportation of dangerous goods remains of critical concern and interest to the Canadian Association of Fire Chiefs and its members across Canada.

At a CAFC Executive Meeting held in December 1979, we went on record as strongly supporting Bill C-25, into which public hearings were not held due to the defeat of the then Government and consequently the dissolution of Parliament.

Our position on Bill C-25, however, was conveyed to the Clerk of the Standing Committee on Transport and Communications via letter dated December 10, 1979. A photocopy of this letter is enclosed for your information.

The Association's official position on Bill C-18 is identical to its position on Bill C-25. As the clerk has a record of our position of Bill C-25, please accept this also as the official position on Bill C-18 and convey that position to the Standing Committee when it commences its public hearings.

No representative from this Association will appear before the Committee, as we have concluded this is not necessary due to the numerous past representations made by CAFC relating to the transportation of hazardous products.

Also attached, for your information, is a copy of the June 1980 issue of CAFC's *On The Line/sur la ligne* which contains a summary of the Submission of the Canadian Association of Fire Chiefs to the "Mississauga Railway Accident Inquiry", the contents of which are self-explanatory.

For purposes of the Public Hearings into Bill C-18, you are free to release or discuss the contents of this Submission in any way you so desire.

If we can be of further assistance, do not hesitate to contact us. Anticipating the quick passage of Bill C-18, we remain

Sincerely,

Emile Therien
Executive Director

ET/sg

Encl.

cc: T. D. Ellison

Director, Transportation

APPENDICE «TRPT-8»

Le 4 juin 1980

Monsieur Maurice A. Dionne
Député de Northumberland-Miramichi
Président du Comité des transports
Chambre des communes
Ottawa.

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 29 mai 1980 concernant le bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

L'Association canadienne des chefs de pompiers et ses membres dans tout le Canada s'intéressent tout particulièrement au sujet dont traite ce projet de loi.

En décembre 1979, lors d'une réunion du bureau de l'A.C.C.P., nous avons officiellement et vigoureusement appuyé le bill C-25, qui n'a pas fait l'objet d'audiences publiques en raison de la chute du gouvernement conservateur et de la dissolution du Parlement.

Nous avons cependant transmis notre point de vue sur ce projet de loi au greffier du Comité permanent des transports et des communications; nous joignons à la présente une photocopie de la lettre du 10 décembre 1979 à cet effet.

La position officielle de l'Association sur le bill C-18 reste celle qu'il y avait sur le bill C-25. Le greffier connaît bien notre point de vue sur ce projet de loi, et nous vous demandons donc de considérer qu'il s'applique aussi au bill C-18 et de faire part de notre position au Comité permanent lors des audiences publiques, qui se tiendront à ce sujet.

Notre association n'enverra pas de témoins comparaître devant le comité la chose ne s'imposant pas, puisque l'A.C.C.P., a déjà formulé de nombreuses recommandations concernant le transport des produits dangereux.

Pour votre information, nous annexons à la présente un exemplaire du document de l'A.C.C.P., *On The Line/sur la ligne*, de juin 1980, qui contient un résumé du mémoire que nous avons soumis à propos de l'enquête sur l'accident de chemin de fer de Mississauga, et dont le contenu se passe de commentaires.

Lorsque se tiendront les audiences publiques sur le bill C-18, vous pourrez diffuser le contenu de ce mémoire, ou en discuter de la façon qui vous semble opportune.

Si nous pouvons vous être de quelque utilité n'hésitez pas à communiquer avec nous. Nous espérons l'adoption rapide du bill C-18.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Le directeur administratif
Emile Thérien

ET/sg

Pièce jointe

cc: Monsieur T. D. Ellison, directeur

Direction des transports des marchandises dangereuses

of Dangerous Goods Branch
Transport Canada
Place de Ville
Ottawa, Ontario K1A 0N5
CAFC Executive Officers

Transports Canada
Place de ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Membres du bureau de l'A.C.C.P.

MISSISSAUGA RAILWAY ACCIDENT INQUIRY

What follows is a synopsis of the Submission of the Canadian Association of Fire Chiefs to the 'Mississauga Railway Accident Inquiry'. This Submission prepared by CAFC Vice-President and Toronto Fire Chief Ben Bonser is dated February 1, 1980. The Submission was submitted to the Inquiry under the signatures of Vice-President Bonser, President Clark and Mississauga Fire Chief Gordon Bentley. The Submission was discussed at CAFC's Executive Meeting held on May 1 in Ottawa. At that meeting it was agreed that the Submission will constitute the official position of the Association with regards to that Inquiry.

The purpose of the Submission is to recommend proposals that the fire service believes would have the effect of preventing or minimizing the risk of similar incidents occurring as follows:

"The fire service proposes that the transport of dangerous goods must be regulated, to a greater degree, if we are going to prevent a major catastrophe from occurring. It is not an acceptable explanation that because of the various levels of jurisdiction involving the transport of dangerous goods that it makes it impossible to provide for the transport of these goods. The daily usage and transport of dangerous goods, for use in communities across Canada, should make it easier for regulatory bodies to agree on minimum standards for the safe storage and transport of these products. It is our contention that the leadership and responsibility for developing and enforcing regulations dealing with these matters must be with the Federal Government. Provincial and Municipal authorities would support any regulation or legislation which promotes reasonably safety standards concerning toxic, flammable or corrosive products because of the high risk that they impose on the community if not maintained in a controlled and stable condition.

Where the area of jurisdiction falls within control of a Provincial or Municipal authority the Federal Government should develop codes and standards for enactment by these other levels of government. The National Building Code and the National Fire Code are examples of how standards and regulations can be developed to promote public safety, in a uniform manner across Canada, even though the enactment of the codes falls within Provincial jurisdiction.

In the case of rail transport there would appear to be very few matters that could not be controlled and regulated by Federal authorities. The United States Government is receiving similar pressure from concerned groups to improve safety regulations, therefore, this should also not pose a major problem when dealing with the transport of goods across international borders. We respectfully submit that the sole responsibility to ensure the safe transport of dangerous goods, by rail, falls within the responsibility of the Federal Government.

ENQUÊTE SUR L'ACCIDENT DE CHEMIN DE FER DE MISSISSAUGA

Voici un résumé du mémoire que l'Association canadienne des chefs de pompiers a présenté à propos de l'«Enquête sur l'accident de chemin de fer de Mississauga». Ce mémoire daté du 1^{er} février 1980 et rédigé par M. Ben Bonser, vice-président de l'A.C.C.P. et chef de pompiers de Toronto, porte la signature de ce dernier, ainsi que celle du président Clark et du chef de pompiers de Mississauga, M. Gordon Bentley. Il a été examiné lors de la réunion du bureau de l'A.C.C.P., tenue le 1^{er} mai à Ottawa. Il avait alors été décidé qu'il constituerait la position officielle de l'Association à propos de cette enquête.

Ce mémoire a pour but de faire des recommandations qui réussiraient, selon le Service des incendies, à prévenir ou à réduire au minimum les risques que des accidents semblables se produisent.

«Le Service des incendies propose de renforcer la réglementation du transport des marchandises dangereuses afin d'éviter des catastrophes. Il est inacceptable de prétendre qu'étant donné que divers niveaux de compétence interviennent dans le transport des marchandises dangereuses, on ne peut pas les transporter sans danger. Le fait que ces marchandises soient transportées et utilisées par bien des collectivités devrait faciliter la tâche des organes de réglementation, qui pourraient en effet convenir de normes minimales quant à l'entreposage et au transport sans danger de ces produits. Nous estimons que la responsabilité de l'établissement et de la mise en application de règlements dans ce domaine incombe au gouvernement fédéral. Les autorités provinciales et municipales devront appuyer tout règlement ou toute mesure législative assurant des normes raisonnables de sécurité pour les produits toxiques inflammables ou corrosifs, et ce en raison des risques élevés qu'ils présentent s'ils ne sont pas maintenus sous contrôle.

Lorsque le domaine de compétence relève des autorités provinciales ou municipales, le gouvernement fédéral doit élaborer des codes et des normes à leur intention. Le Code national du bâtiment du Canada et le Code national de prévention des incendies sont des exemples de normes et de règlements pour promouvoir la sécurité publique de façon uniforme dans tout le Canada, même si leur application incombe aux provinces.

Dans le cas des transports par chemin de fer, il y a très peu de questions que les autorités fédérales ne pourraient contrôler ni réglementer. Aux États-Unis, des groupes intéressés exigent aussi du gouvernement qu'il améliore les règlements quant à la sécurité, ce qui ne devrait pas poser de problèmes majeurs pour le transport de marchandises au-delà de frontières. Nous estimons que seul le gouvernement fédéral devrait se charger d'assurer le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer.

This inquiry has been commissioned to inquire into the existing state of railway safety as it relates to the handling and carriage of dangerous goods. The fire service is equally concerned about the movement of these goods by other modes of transportation, therefore, we would appreciate reference in the final Report of the Commission, of our expressed concerns that the government should take whatever action that is necessary to ensure that the safe transport and handling of dangerous goods in Canada is achieved regardless of the method of transport.

We are also dismayed that with the dissolution of Parliament that legislation dealing with transportation of dangerous goods has again been shelved. We believe it appropriate that the report of this inquiry includes a strong recommendation that federal legislation, of this type, should be tabled by the government as one of the first orders of business.

With respect to the matters that we believe should be considered in the interest of preventing or minimizing the risk of similar incident that developed as a result of the Mississauga train derailment, we submit the following recommendations:

- (1) That transportation corridors be established for major rail shipments of hazardous goods to minimize the risks to populated areas.
- (2) That a review of the regulations concerning the speed limits of trains be conducted, by an impartial agency, for the purpose of developing reasonable regulations controlling the speed of trains based on the types of goods being transported and effect of a derailment or accident in populated areas.
- (3) That a regulation controlling the placement of cars carrying dangerous goods be developed and enforced by the Federal Government to minimize the hazards created by an accident or derailment.
- (4) That special codes and standards for the construction and maintenance of cars that are designed for carrying dangerous goods, including but not limited to the following matters, be implemented:
 - (a) double jacketed or insulated cars only be permitted to carry dangerous goods.
 - (b) special safety release valves and self-sealing features be adapted to cars.
 - (c) coupling protectors be designed and installed on cars to prevent impact puncture.
 - (d) roller bearings be required on all wheel assemblies.
 - (e) design and install detectors for revealing any malfunction in wheel assemblies, and braking devices.

Cette enquête a pour but d'examiner l'état actuel des chemins de fer sur le plan de la sécurité et quant à la manutention et au transport des marchandises dangereuses. Le Service des incendies se préoccupe également de leur déplacement par d'autres moyens de transport et, par conséquent, nous souhaitons que dans son rapport définitif la Commission recommande, en notre nom, que le gouvernement prenne les mesures nécessaires pour que leur transport et leur manutention se fassent selon des critères de sécurité, quel que soit le moyen de transport et, par conséquent, nous souhaitons que dans son rapport définitif la Commission recommande, en notre nom, que le gouvernement prenne les mesures nécessaires pour que leur transport et leur manutention se fassent selon des critères de sécurité, quel que soit le moyen de transport.

Nous sommes de plus consternés qu'en raison de la dissolution du Parlement, le projet de loi à cet égard soit mis au rancart. Nous estimons utile que dans le rapport de l'enquête on recommande fortement que le gouvernement fédéral dépose d'urgence une mesure législative à ce sujet.

Nous présentons les recommandations suivantes sur les points dont il faudrait tenir compte afin de prévenir ou de réduire au minimum les risques d'accidents semblables à celui de Mississauga:

- (1) Que des couloirs de transport soient établis pour les principales expéditions de marchandises dangereuses par chemins de fer, et ce afin de réduire au minimum les risques pour les régions habitées.
- (2) Qu'un organisme impartial examine les dispositions concernant les vitesses limites des trains afin que des règlements judicieux puissent contrôler ces vitesses en fonction des catégories de marchandises transportées et des conséquences qu'auraient un déraillement ou un accident dans des régions habitées.
- (3) Que le gouvernement fédéral élabore et applique un règlement pour contrôler l'emplacement des wagons transportant des marchandises dangereuses afin de réduire au minimum les risques que poseraient un accident ou un déraillement.
- (4) Que des normes et des codes spéciaux soient appliqués pour la construction et l'entretien des wagons destinés au transport des marchandises dangereuses en insistant, de façon non limitative, sur les points suivants:
 - a) les marchandises dangereuses ne pourront être transportées que dans des wagons isolés ou à doubles parois;
 - b) les wagons seront munis de soupapes spéciales de sûreté et de dispositifs auto-adhésifs;
 - c) ces dispositifs spéciaux de protection des attelages seront installés sur les wagons pour empêcher le claquage au moment du choc;
 - d) tous les assemblages de roues doivent être munis de roulements à billes;
 - e) des détecteurs de mal fonctionnement des assemblages de roues et des systèmes de frein doivent être conçus et installés;

(f) require special maintenance and inspection standards for cars.

(5) Review placarding regulations and require all temporary placards to be of metal construction and visible by night and day from various locations around the car.

(6) Regulations be adopted to control the number, location, and storage time, of cars in both private and railway yards and sidings.

(7) A review be made of the inspection procedures and standards for rail and road beds for the purpose of deciding whether more stringent requirements should be imposed in urban areas.

(8) Require that a legible manifest or computer printout be available for the use of fire service personnel that will easily identify the contents and location of the dangerous goods in the train.

(9) That the agency responsible for enforcement of the regulations and standards be provided with sufficient enforcement powers to ensure the effective application of their provisions."

In concluding, CAFC reiterated its concern that the question of safety should be paramount in the findings of the Inquiry expressing the opinion that the firefighters who serve on the front line when such incidents occur wonder whether the public interest has a high enough priority in the list-of-trade-offs that are considered when evaluating risks and costs in the regulatory decision making process. In the opinion of the Association, the risks involved with the large quantities of hazardous materials being transported across Canada, make it essential that adequate safeguards be imposed to minimize the risk of major catastrophes.

20 June 1980

CANADIAN ASSOCIATION OF FIRE CHIEFS INC.

File: 8-4

December 10, 1979

The Clerk of the Standing Committee
on Transport and Communications
House of Commons
Ottawa, Ontario K1A 0A7
Attention: Miss Santosh Sirpaul, Clerk

Dear Madame:

The Canadian Association of Fire Chiefs is the national public service organization which represents fire chiefs and other fire authorities in all the provinces and territories of Canada.

We have been made aware that the Standing Committee on Transport and Communications will commence public hearings on Bill C-25, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The matter of Bill C-25 was discussed at a recent Meeting of CAFC's Executive Officers held on December 3 and 4 in Calgary.

f) des normes spéciales d'entretien et d'inspection des wagons doivent être établies.

(5) Que l'on examine les règlements concernant l'affichage sur les wagons pour exiger que toutes les installations provisoires soient en métal et visibles le jour et la nuit et de divers points de vue.

(6) Que des règlements soient adoptés pour contrôler le nombre, l'emplacement et les heures d'entreposage des wagons dans les entrepôts et les voies de garage privés ou appartenant aux sociétés ferroviaires.

(7) Que l'on examine les modalités et les normes d'inspection des voies ferrées pour déterminer s'il y a lieu d'imposer des normes plus strictes dans les agglomérations urbaines.

(8) Que les services d'incendie puissent utiliser une brochure ou un imprimé d'ordinateur lisible, afin de pouvoir déterminer facilement la nature et l'emplacement des marchandises dangereuses dans les trains.

(9) Qu'un organisme chargé de l'application des règlements et des normes ait suffisamment de pouvoirs pour que les dispositions puissent être efficacement appliquées.

Pour conclure, l'A.C.C.P., a réitéré que la sécurité devrait revêtir une importance considérable dans les conclusions de l'Enquête; elle a rappelé que les pompiers qui se trouvent sur place lorsque de tels accidents se produisent se demandent si l'intérêt public vient en priorité dans l'évaluation des risques et des coûts relatifs au processus décisionnel de réglementation. L'Association estime qu'étant donné les dangers que présente le transport, d'un bout à l'autre du Canada, de grandes quantités de produits dangereux, des précautions satisfaisantes devraient être prises pour réduire au minimum les risques de catastrophes.

Le 20 juin 1980.

L'ASSOCIATION CANADIENNE DES CHEFS DE POMPIERS INC.

Dossier: 8-4

Le 10 décembre 1979

Le Greffier du Comité permanent
des transports
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A7
A l'attention de: Mademoiselle Santosh Sirpaul, Greffier.

Mademoiselle,

L'Association canadienne des chefs de pompiers est l'organisme national de la fonction publique qui représente les chefs de pompiers et autres autorités en matière d'incendie, dans les provinces et territoires du Canada.

Nous apprenons que le Comité permanent des transports tiendra des audiences publiques sur le bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

La question du bill C-25 a été traitée lors d'une récente réunion du Conseil d'administration de l'Association, qui s'est tenue les 3 et 4 décembre à Calgary.

At that meeting it was moved, seconded and unanimously adopted that this Association go on record as strongly supporting Bill C-25 and recommending its implementation at the very earliest.

It was agreed that no representative from this Association will appear before the Committee, as we concluded that this is not necessary because of the numerous past representations made by CAFC relating to the transportation of hazardous products.

This Association and its many members have long expressed concerns relating to the storage, handling, and transportation of dangerous goods which now exceeds 19,000 in number and growing daily. CAFC played a very active role in providing input for the drafting of the proposed Federal legislation relating to the regulations for the Transportation of Dangerous Goods.

Enclosed, for your information, is a copy of CAFC's Annual Directory for 1978-79. The resolutions which were submitted to the Association's 70th Annual Meeting appear on pages 50 through to 63. You will notice resolutions #5, #10, and #11 address themselves to the concerns of the fire service with the handling and transportation of dangerous goods. I also enclose for your information 'The Report on Resolutions' adopted at that Annual Meeting. This Report was presented to the 71st Annual Meeting held in Halifax this past August. This Report discusses the actioning of the three subject resolutions and the results of our representations to various levels of government.

Finally, also enclosed are photocopies of resolutions #2, #6, and #7 which were presented to and unanimously adopted at the recent Halifax Meeting. These also relate directly to the hazardous goods matter.

When the public hearings on Bill C-25 begin, we would ask that you convey to the Committee this Association's position with regards to Bill C-25 and at the same time detail the Association's concerns relating to the storage, handling and transportation of dangerous goods as expressed by the resolutions herein enclosed.

Sincerely,

Emile Therien
Executive Director

ET/sg

Encl.

cc: Hon. Don Mazankowski

Minister of Transport

Hon. E. J. Benson

President, Canadian Transport Commission

J. Michael Forrestall, M.P.

Dartmouth-Halifax East

Chairman, Standing Committee on Transport and Communications

CAFC Executive Officers

A cette réunion, il a été proposé, appuyé et adopté à l'unanimité, que l'Association appuie officiellement et fermement le bill C-25 et recommande sa mise en œuvre le plus tôt possible.

Il a été convenu qu'aucun représentant de l'Association ne comparaitra devant le Comité, vu qu'une telle comparution n'était nécessaire, en raison des nombreuses déclarations faites dans le passé par l'Association au sujet du transport des marchandises dangereuses.

L'Association et ses nombreux membres ont depuis longtemps exprimé leurs craintes au sujet de l'entreposage, de la manutention et du transport des marchandises dangereuses, dont le nombre s'élève maintenant à plus de 19 000 et ne cesse de croître chaque jour. L'Association a étroitement collaboré à la rédaction du projet de loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses.

Vous trouverez ci-joint, à titre d'information, copie de l'annuaire de l'Association pour 1978-1979. Les résolutions qui ont été présentées lors de la 70^e réunion annuelle de l'Association se trouvent dans les pages 50 à 63. Vous noterez que les résolutions nos. 5, 10 et 11 traitent des préoccupations que causent au service d'incendie la manutention et le transport des marchandises dangereuses. Je vous fais également parvenir, à titre d'information, "Le rapport sur les résolutions" adoptées à cette réunion annuelle. Ce rapport a été présenté à la 71^e réunion annuelle, qui s'est tenue à Halifax au mois d'août dernier. Le rapport traite de la mise en œuvre des trois grandes résolutions et des résultats des requêtes que nous avons présentées à divers paliers de gouvernement.

Enfin, je vous transmets également sous ce pli des photocopies des résolutions nos. 2, 6 et 7 qui ont été présentées et adoptées à l'unanimité à la récente réunion d'Halifax. Elles se rattachent aussi directement à la question des marchandises dangereuses.

Lorsque les audiences publiques sur le bill C-25 commenceront, nous vous demanderions d'informer votre Comité de la position de l'Association au sujet du bill C-25 tout en lui exposant dans le détail les préoccupations de l'Association au sujet de l'entreposage, de la manutention et du transport des marchandises dangereuses, qui sont exprimées dans les résolutions ci-jointes.

Veuillez agréer, Mademoiselle, mes salutations distinguées.

Le directeur administratif,
Émile Therrien

ET/sg

Pièces jointes

cc: L'hon. Don Mazankowski

Ministre des Transports

L'hon. E. J. Benson

Président, Commission canadienne des Transports

J. Michael Forrestall, député

Dartmouth-Halifax-Est

Président, Comité permanent des transports

Conseil d'administration de l'Association canadienne des chefs de pompiers Inc.

REPORT ON RESOLUTIONS ADOPTED AT CAFC'S
70th ANNUAL MEETING
AUGUST 23, 1978 REGINA, SASKATCHEWAN

Presented by B. A. BONSER, Chairman, Resolutions Committee

RESOLUTION #2—PUBLIC SAFETY OFFICERS' BENEFITS

This Resolution received the support and endorsement of the IAFF, Canadian Division, The Solicitor General's Component of the Public Service Alliance of Canada (Penitentiary Guards) and the Canadian Association of Chiefs of Police, in principle.

Subsequently, a letter dated December 4, 1978 was forwarded to the then Solicitor General for Canada, Jean Jacques Blais along with a copy of the resolution, requesting his support and that of his Cabinet colleagues for the introduction of legislation, supported by the provinces, for the enactment of a law providing for the payment of a \$50,000.00 death benefit to the eligible survivors of a public safety officer who died in the line of duty.

By letter of February 4, 1979 the Solicitor General acknowledged the resolution and advised CAFC that both the RCMP and the Canadian Corrections Service had been actively discussing such a policy with the Federal Treasury Board, which is responsible for all major policies dealing with public servants at the federal level. The Minister assured CAFC of his continued interest and support to give appropriate recognition to the dedication and service of persons engaged in protecting the public. On March 12 we acknowledged Mr. Blais' letter and expressed the hope that the Government will see fit to extend the policy to the total 'public service' (that is federal, provincial, and municipal).

RESOLUTION #3—HISTORY OF THE FIRE SERVICES

This Resolution received the favorable concurrence of the Association of Canadian Fire Marshals and Fire Commissioners and the International Association of Firefighters Canadian Division.

Initial representations to the Secretary of State for essential funding for the project did not receive favorable consideration due to budgetary cutbacks in that Department.

Subsequently, at the Executive Meeting held in Halifax in December a Steering Committee was established with representation from CAFC, the International Association of Fire Buffs, and Donal Baird for the purpose of formulating guidelines and developing a plan whereby a history of the Canadian fire service will materialize. It was also agreed that the Steering Committee pursue the concept of a National Fire Museum, which resulted from resolution #14 adopted at CAFC's 68th Annual Meeting held in Vancouver, August 22-26, 1976. No meeting of this Committee has been held to date although discussions have been held amongst the members.

RAPPORT SUR LES RÉSOLUTIONS ADOPTÉE À LA
70^e RÉUNION ANNUELLE DE L'ASSOCIATION
CANADIENNE DES CHEFS DE POMPIERS, TENUE LE
23 AOÛT 1978 À RÉGINA, SASKATCHEWAN

Présenté par B. A. BONSER, président, Comité des résolutions

RÉSOLUTION N^o 2—PRESTATIONS AUX AGENTS DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Cette résolution a reçu l'appui et l'approbation de principe de la Division canadienne de l'Association internationale des pompiers, du bureau du Solliciteur général de l'Alliance de la Fonction publique du Canada (gardes de pénitencier) et, de l'Association canadienne des chefs de police.

Ultérieurement, une lettre datée du 4 décembre 1978, ainsi qu'une copie de la résolution, ont été expédiées à M. Jean Jacques Blais, alors Solliciteur général du Canada, lui demandant son appui et celui de ses collègues du Cabinet pour la présentation d'une loi, appuyée par les provinces, en vue de la promulgation d'une loi prévoyant le versement d'une prestation de décès de \$50 000 aux survivants admissibles d'un agent de la sécurité publique décédé dans l'exercice de ses fonctions.

Le 7 février 1979, le Solliciteur général a accusé réception de la résolution et informé l'Association canadienne des chefs de pompiers que la Gendarmerie royale et le Service correctionnel canadien ont activement discuté de cette politique avec le Conseil du Trésor fédéral, qui est responsable de toutes les politiques importantes concernant les fonctionnaires au niveau fédéral. Le ministre a assuré l'Association canadienne des chefs de pompiers de son intérêt soutenu et de l'appui visant à faire reconnaître de façon convenable le dévouement et les services des personnes s'occupant de la protection du public. Le 12 mars, nous avons accusé réception de la lettre de M. Blais et exprimé l'espoir que le gouvernement jugera opportun d'étendre la politique à la totalité de la Fonction publique (c'est-à-dire fédérale, provinciale et municipale).

RÉSOLUTION N^o 3—HISTORIQUE DES SERVICES DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES

Cette résolution a reçu l'approbation de l'Association of Canadian Fire Marshals and Fire Commissioners et de l'Association internationale des pompiers, Division canadienne.

Les déclarations initiales au Secrétariat d'État en vue du financement de base du projet n'ont pas été favorablement accueillies, par suite des coupures budgétaires dans ce ministère.

Ultérieurement, à la séance d'administration tenue à Halifax en décembre, un comité directeur a été créé avec des représentants de l'Association canadienne des chefs de pompiers, l'International Association of Fire Buffs, et M. Donal Baird, en vue d'élaborer les directives et d'arrêter un projet en vue de la rédaction de l'historique des services canadiens de lutte contre l'incendie. Il a été également convenu que le Comité directeur donne suite au concept du Musée national de protection contre l'incendie résultant de la résolution n^o 14 adoptée au cours de la 68^e réunion annuelle de l'Association canadienne des chefs de pompiers tenue du 22 au 26 août 1976.

You will note that resolution #8 which will be discussed shortly refers to this subject.

RESOLUTION #5—EMERGENCY ACTION CODE (Haz-Chem)

A letter dated September 8, 1978 was forwarded to T. D. Ellison, Director, Secretariat, Transport of Dangerous Goods, Transport Canada bringing the resolution to his attention and expressing the Association's concern that the legislation (Bill C-17) introduced in the House of Commons in the spring of 1978 did not incorporate an emergency action code and advising him that incorporating the recommendations contained in resolution #5 would solve the concerns expressed by Canada's fire chiefs with the lack of an emergency action code.

Mr. Ellison by letter of September 14, 1978 responded advising that incorporating an emergency action code at this time would pose some difficulties, as for example, additional economic burdens imposed on shippers, problems associated with switch and mixed loading, etc. However, Ellison further advised that he did not discount the possibility that in the future the Haz-Chem number might be displayed in certain circumstances particularly with respect to storage areas as well as to vehicles dedicated to the carrying of one particular substance.

RESOLUTION #7—EMERGENCY MEDICAL TECHNICIANS APPRENTICESHIP PROGRAMMES

Copies of this resolution were forwarded on October 31, 1978 to every provincial and territorial fire marshal or fire commissioner asking that they bring the resolution to the attention of the appropriate authorities for study and subsequently action. Replies have been received from Manitoba, Nova Scotia, Alberta, and the N.W.T. all indicating that some type of EMT training is available to firefighters.

Of particular interest, Alberta has developed an individualized competency-based standardized provincial "Emergency Medical Technician—Ambulance Training Program". This innovative program was intricately developed and field tested for 'on-the-job' delivery. Commencing in January 1979, Learning Centers have been strategically rotated in ten regions of the province. Fire departments responsible for ambulance services in their area participate in the program. As such, the implementation of the EMT—Ambulance Training Programs in Alberta, put into effect the three requirements stipulated in the resolution.

à Vancouver. Aucune réunion de ce comité n'a eu lieu à ce jour, bien qu'il y ait eu des discussions entre les membres.

Vous noterez que la résolution n° 8, dont nous discuterons brièvement, se rapporte à ce sujet.

RÉSOLUTION N° 5—CODE DE MESURES D'URGENCE (HazChem)

Dans une lettre du 8 septembre 1978 transmise à M. T. D. Ellison, Directeur, Secrétariat, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada, l'Association signalait la résolution à son attention et lui faisait part de l'inquiétude manifestée par l'Association à l'égard du fait que la mesure législative (bill C-17) déposée à la Chambre des communes au printemps de 1978 n'incluait pas de code de mesures d'urgence. Elle l'informait, par ailleurs, que l'insertion des recommandations contenues dans la résolution n° 5 permettrait de dissiper l'appréhension exprimée par les chefs de pompiers du Canada devant l'absence d'un code de mesures d'urgence.

Dans sa réponse du 14 septembre 1978, M. Ellison faisait valoir que l'insertion d'un code de mesures d'urgence à ce moment-ci poserait certaines difficultés, notamment sur le plan des charges financières supplémentaires que devront subir les expéditeurs, des problèmes inhérents à l'aiguillage et aux chargements mixtes, etc. M. Ellison poursuivait toutefois, en précisant qu'il ne rejetait pas la possibilité qu'on puisse afficher à l'avenir le code Haz-Chem dans certaines circonstances, surtout en ce qui a trait aux aires d'entreposage ainsi que sur les véhicules réservés au transport d'une substance en particulier.

RÉSOLUTION N° 7—PROGRAMMES D'APPRENTISSAGE À L'INTENTION DES TECHNICIENS MÉDICAUX AFFECTÉS AU SECOURS D'URGENCE

Des copies de cette résolution ont été transmises le 31 octobre 1978 à tous les prévôts et commissaires des incendies tant des provinces que des territoires afin de leur demander de porter la résolution à l'attention des autorités concernées afin qu'elle soit étudiée avant que l'on prenne des mesures appropriées. Les réponses reçues du Manitoba, de la Nouvelle-Écosse, de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest faisaient toutes état de l'existence d'un certain programme de formation de type TMSD destiné aux pompiers.

Fait particulièrement intéressant, l'Alberta a déjà mis au point un programme provincial informalisé fondé sur la compétence «Programme de formation de techniciens médicaux affectés au secours d'urgence et d'ambulanciers.» Ce programme innovateur a été conçu dans ses moindres détails et mis à l'épreuve sur le terrain pour qu'il soit prêt à fonctionner sur-le-champ. À compter de janvier 1979, des centres d'apprentissage, dont l'emplacement a été judicieusement choisi, œuvreront par roulement dans dix régions de la province. Les services des incendies qui ont la charge des services d'ambulances dans leur secteur participent au programme. Dans sa forme actuelle, la mise en œuvre du programme albertain de formation de techniciens médicaux affectés au secours d'urgence et d'ambulanciers satisfait aux trois exigences stipulées dans la résolution.

RESOLUTION #8—FIRE SERVICE TOUR TO THE U.K.

Due to budgetary restraints and cutbacks the minimum number (20) of participants for the Tour did not materialize. However, K. L. Holland, Her Majesty's Chief Inspector of Fire Services advised that it would be possible to arrange a tour but with a slightly reduced program than originally planned. As such, at the Executive Meeting held on April 26, it was agreed that the Association proceed with the Tour to the U.K. on the basis of a smaller group and a modified program. I'm sure that the small number who will travel to the U.K. in mid-September will find the Tour to be a real learning and educational experience.

RESOLUTION #10—EMERGENCY PROCEDURES—RADIOACTIVE AND OTHER HAZARDOUS MATERIALS

By letter of October 31, 1978 we wrote the then Minister of Transport, Otto Lang, bringing the resolution to his attention and requesting that his Ministry, with the cooperation and assistance of appropriate federal and provincial agencies, develop and disseminate guidelines for such emergency procedures, and, in addition, establish procedures to minimize the time required to identify dangers at accident sites when hazardous materials are involved.

The Minister responded by letter of November 21, 1978 advising that this resolution directly supports some of the activities being planned by his department, that is, the establishment of an Information and Emergency Centre, which incidentally, officially opened on July 3, 1979, and which serves emergency organizations as well as the general public by providing them with guidance on the site of an accident. In addition, an Emergency Response Manual is being developed which will indicate the action to be taken in order to minimize the time of response and to improve safety for emergency personnel and for the public.

RESOLUTION #11—DESIGNATION OF URBAN ROUTES FOR THE TRANSPORTATION OF HAZARDOUS MATERIALS

By memo dated October 31, 1978 the resolution was forwarded to all provincial and territorial fire marshals/fire commissioners requesting that they bring the resolution to the attention of the appropriate authorities within their jurisdiction for their information and subsequent action.

But two jurisdictions, namely Nova Scotia and Alberta responded to the Memo. Nova Scotia advised that the subject resolution would be brought to the attention of a Provincial Committee on the Transportation of Dangerous Goods. The Alberta Fire Commissioner's office referred the resolution to the Alberta Department of Transportation from where it was referred to various branches and individuals within that Department for study and discussion.

RÉSOLUTION N° 8—DES POMPIERS EN VISTE AU ROYAUME-UNI

En raison de restrictions budgétaires et des réductions des dépenses obligeant à abaisser le chiffre minimal (20) de participants à la liste n'a pu être atteint. M. K. L. Holland, inspecteur en chef du service des incendies de Sa Majesté nous informait toutefois qu'il serait possible d'organiser une visite mais qu'il faudrait modifier quelque peu le programme par rapport à ce qui avait d'abord été prévu. Ainsi, lors de la réunion de l'exécutif du 26 avril, il a été convenu que l'Association irait de l'avant avec la visite au Royaume-Uni mais que l'on réduirait le nombre de participants et modifierait le programme. Je suis convaincu que le nombre restreint de pompiers qui se rendra au Royaume-Uni à la mi-septembre profitera vraiment de la visite tant du point de vue de l'apprentissage réel que de l'expérience.

RÉSOLUTION N° 10—MÉTHODES DE SECOURS D'URGENCE—MATIÈRES RADIOACTIVES ET AUTRES PRODUITS DANGEREUX

Le 31 octobre 1978, nous écrivions au ministre des Transports en poste M. Otto Lang, afin de lui faire part de la résolution et de lui demander que son ministère, avec la collaboration et l'aide des organismes fédéraux et provinciaux pertinents, élabore et diffuse des lignes directrices relativement aux méthodes de secours de ce genre et établisse en outre, des mécanismes visant à réduire au minimum le temps nécessaire à l'identification des dangers sur les lieux de l'accident lorsque des produits dangereux sont en cause.

Le 21 novembre, le ministre nous informait que cette résolution appuie directement certaines des activités prévues par son ministère, c'est-à-dire, la création d'un centre d'information et de secours, lequel soit dit en passant a été inauguré le 3 juillet 1979 et dessert tant les organismes de secours que le public en général en leur prodiguant les conseils nécessaires sur les lieux d'un accident. En outre, on prépare un manuel de secours d'urgence qui indiquera la marche à suivre afin de réduire au minimum le temps nécessaire pour prêter main-forte et pour améliorer la sécurité tant du personnel de secours que du public.

RÉSOLUTION N° 11—DÉSIGNATION DE ROUTES URBAINES POUR LE TRANSPORT DES PRODUITS DANGEREUX

Par le biais d'une note de service du 31 octobre 1978, la résolution a été transmise à tous les prévôts et commissaires d'incendies des provinces et territoires leur demandant qu'ils fassent part de la résolution aux autorités pertinentes en place dans leur secteur afin de les renseigner et de les inviter à prendre les mesures appropriées.

Seules deux compétences, la Nouvelle-Écosse et l'Alberta ont répondu à notre note de service. La Nouvelle-Écosse nous informait que la résolution serait transmise à un Comité provincial sur le transport des matières dangereuses. Le bureau du commissaire des incendies de l'Alberta a transmis la résolution au ministère du Transport de l'Alberta qui s'est chargé de la diffuser aux divers services et aux fonctionnaires de ce ministère aux fins d'étude et de discussion.

CAFC was advised by M. J. Kolinsky, Assistant Deputy Minister that the transport of hazardous materials on the road, highway and street systems of the province and especially within urban municipalities, both via rail and truck modes, has and remains a priority concern of the province. He further assured CAFC that the Department will continue to explore and evaluate all reasonable methods and alternatives of protecting the public from the consequences involving units conveying such commodities. Furthermore, he complimented CAFC for the emphasis it places on this important subject and the suggestions advanced for dealing with the problem.

Also, a letter dated October 21, 1978 was forwarded to the Honorable Otto Lang, as specified in the resolution requesting that Transport Canada initiate a research program to identify new approaches to reduce injuries and damages caused by the dangerous behavior of pressurized, liquified, flammable gases released from breached tanks on bulk transport vehicles. By letter of November 21, 1978 the Minister advised that Transport Canada was working with several organizations and the other levels of government to develop guidelines for the transport of dangerous goods within municipalities that will be consistent with those regulations prevailing over the rest of the transport system. And, as you are aware, CAFC is well represented on the Task Force for the Transport of Dangerous Goods charged with the responsibility of drafting coherent guidelines for municipalities for by-laws that are consistent with the Transport System regarding the municipalities.

Lastly, Transport Canada will, as especially requested in the resolution, consider the question of improved containment performance of pressurized tank transport vehicles.

RESOLUTION #12—ARSON PREVENTION COMMITTEE

This Committee since its beginning in August 1978 has, under the Chairmanship of Pat Collins, undertaken projects which can only lead to the control of arson in this Country.

Firstly, recognizing arson as a national problem we have initiated discussions with the Ministry of the Solicitor General for the purpose of acquiring funding to assist municipalities involved in particular projects aimed at the crime of arson. As reported in the March 1979 issue of *Dialogue* the Solicitor General's Consultation Centre will consider individual prevention project proposals developed by municipalities aimed at preventing the crime of arson. Each experimental project will be considered on its own merits and will have to represent a new innovative approach which, if successful, could serve as a model for similar projects throughout the Country. Many CAFC member fire chiefs have pursued this Program; however, the response from the Solicitor General has been slow up to this point in time due to the severe restraints and cutbacks in government spending. Hopefully in the not too distant future something positive will come from this Program.

L'Association canadienne des chefs de pompiers Inc. a été informée par M. M. J. Kolinsky, sous-ministre adjoint, que le transport des produits dangereux sur les routes, voies rapides et rues de la province surtout dans les municipalités urbaines, que ce soit par chemin de fer ou par camion, a été et reste une question prioritaire dans la province. Il a assuré l'Association canadienne des chefs de pompiers Inc. que le ministère continuera de rechercher et d'évaluer tous les moyens acceptables de protéger le public contre les risques que représentent les unités transportant des produits de ce genre. De plus, il a félicité l'Association pour l'importance qu'elle accorde à cette grave question et les solutions qu'elle a proposées au problème.

En outre, une lettre du 21 octobre 1978 a été envoyée à l'honorable Otto Lang, comme le précisait la résolution demandant que le ministère des Transports du Canada crée un programme de recherche visant à trouver de nouveaux moyens de réduire les risques de blessures et de dommages dus au gaz inflammable comprimé et liquéfié s'échappant par les brèches de wagons-citernes. Dans une lettre du 21 novembre 1978, le ministre déclare que le ministère des Transports du Canada tente actuellement, de concert avec plusieurs organisations et les autres niveaux de gouvernement, d'élaborer des lignes directrices applicables au transport de produits dangereux dans les municipalités qui soient compatibles avec les règlements en vigueur ailleurs dans le réseau de transport. Comme vous le savez, l'Association canadienne des chefs de pompiers Inc. est bien représentée auprès du Groupe de travail sur le transport des marchandises dangereuses, qui a reçu le mandat de rédiger, à l'intention des municipalités, les grandes lignes de règlements municipaux compatibles avec le réseau de transport dans les municipalités.

Enfin, le ministère des Transports du Canada étudiera, tel que demandé dans la résolution, la question de l'amélioration des véhicules de transport de réservoirs sous pression.

RÉSOLUTION N° 12—COMITÉ DE PRÉVENTION DES INCENDIES CRIMINELS

Depuis sa création, en août 1978, ce Comité a, sous la présidence de M. Pat Collins, étudié divers projets qui permettront de lutter contre les incendies criminels dans notre pays.

Premièrement, reconnaissant que les incendies criminels constituent un problème national, nous avons entamé des discussions avec le ministère du Solliciteur général en vue d'obtenir des fonds d'aide aux municipalités qui participent à divers projets de lutte contre les incendies criminels. Tel que mentionné dans le numéro de mars 1979 de la revue *Dialogue*, le Centre de consultation du Solliciteur général étudiera divers projets de prévention des incendies criminels élaborés par des municipalités. Chaque projet expérimental sera jugé selon sa valeur propre et devra proposer une solution nouvelle qui, si elle se révèle efficace, pourrait servir de modèle à d'autres projets à l'échelle nationale. De nombreux membres de l'Association canadienne des chefs de pompiers Inc. ont adhéré à ce programme; toutefois, la réponse du Solliciteur général a tardé jusqu'à maintenant à cause des importantes restrictions imposées aux dépenses publiques. Il est à espérer que dans un avenir assez rapproché, le programme donnera des résultats positifs.

As agreed upon and sanctioned at the April 26 Executive Officers Meeting the Arson Prevention Committee in conjunction with the Insurance Crime Prevention Bureau has undertaken to co-sponsor National Anti-Arson Seminars with the support of the Insurance Bureau of Canada and in co-operation with the Association of Canadian Fire Marshals and Fire Commissioners, police and law enforcement officials. These seminars will be directed at those actually involved in the prevention and detection of arson and not, as in the case of most seminars, at senior officers only. These seminars will be hosted by fire chiefs and will be of one day's duration or less. There will be little or no registration and the seminars will be aimed at fire officials and others in a particular geographic area, minimizing travel time and costs.

The first National Anti-Arson Seminar was held in Ottawa on July 25 and was hosted by Ottawa Fire Chief Wes Chatterton. In excess of 150 fire officials and others from as far away as Belleville in the West and Cornwall in the East attended this first seminar. Any fire chief interested in hosting a National Anti-Arson Seminar is asked to contact either Pat Collins of ICPB or Émile Thérien of CAFC.

The Committee also aims to develop and promote public awareness programs and to this end has embarked, in cooperation with the ICPB and with the support of the Insurance Bureau of Canada on a National Arson Alarm Campaign.

During the course of this Annual Meeting you have heard much about this Campaign.

CANADIAN ASSOCIATION OF FIRE CHIEFS 1979
ANNUAL MEETING—HALIFAX
RESOLUTION NO. 2

SUBMITTED BY: Rog. Barrette, Secretary-Treasurer, Canadian Association of Fire Chiefs.

SUBJECT: Positioning of hazardous materials tank cars and others in train consists.

WHEREAS an estimated 25,000 tank cars capable of carrying hazardous materials are hauled across Canada; and

WHEREAS in case of a derailment, there is the ever present danger of such tank cars not staying in line but getting jackknifed and punctured, causing leaks or explosions;

WHEREAS the current legislation provided for under Section 588 and 589 of the Railway Act establishes guidelines to minimize the risk of hazardous material transportation, however, in all cases these guidelines are not being adhered to;

THEREFORE BE IT RESOLVED that the standards and requirements of the Railway Act be enforced to ensure safe transportation of hazardous materials

Tel que convenu et accepté à la réunion des directeurs, le Comité de prévention des incendies criminels s'est engagé, conjointement avec le *Insurance Crime Prevention Bureau* et, fort de l'appui du Bureau d'assurance du Canada, de l'*Association of Canadian Fire Marshals and Fire Commissioners*, et des services de la police, à parrainer la tenue de colloques nationaux sur la lutte contre les incendies criminels. Ces colloques intéressent les personnes qui travaillent directement dans le domaine de la prévention et de la détection des incendies criminels et non pas uniquement, comme c'est le cas le plus souvent, les cadres supérieurs. Les colloques seront présidés par les chefs de pompiers et dureront une journée au plus. Les frais d'inscription sont minimes; les colloques sont ouverts aux employés des services d'incendie et à d'autres employés travaillant dans une région donnée, afin de réduire au minimum la durée et les frais du déplacement.

Le premier colloque national sur la lutte contre les incendies criminels a eu lieu à Ottawa le 25 juillet, sous la présidence du chef des pompiers d'Ottawa, M. Wes Chatterton. Plus de 150 agents et autres personnes intéressés provenant de villes même très éloignées comme Belleville, à l'ouest, et Cornwall, à l'est, ont participé à ce premier colloque. Tout chef de pompiers intéressé à organiser un colloque national sur la lutte contre les incendies criminels est prié de contacter M. Pat Collins, de l'ICPB ou M. Émile Thérien, de l'Association canadienne des chefs de pompiers.

Le Comité tente également d'élaborer et d'appliquer des programmes de sensibilisation; à cette fin, il participe, avec la collaboration de l'ICPB et l'appui du Bureau d'assurance du Canada, à une campagne nationale de mise en garde contre les incendies criminels.

On a amplement parlé de cette campagne pendant la réunion annuelle.

ASSOCIATION CANADIENNE DES CHEFS DE
POMPIERS INC. RÉUNION ANNUELLE DE 1979—
HALIFAX
RÉSOLUTION N° 2

PROPOSÉE PAR: M. Roger Barrette, secrétaire-trésorier, Association canadienne des chefs de pompiers inc.

OBJET: Emplacement dans le convoi des wagons-citernes et autres wagons transportant des produits dangereux.

ATTENDU QUE: environ 25,000 wagons-citernes capables de transporter des produits dangereux circulent au Canada; et

ATTENDU QUE en cas de déraillement, ces réservoirs risquent de ne pas rester sur la voie, mais de se rabattre les uns sur les autres et d'être perforés, ce qui peut causer des fuites ou des explosions;

ATTENDU QUE les articles 588 et 589 de la Loi sur les chemins de fer comportent des dispositions visant à réduire au minimum les risques du transport de produits dangereux, mais que, de toute manière, ces lignes directrices ne sont pas respectées;

IL EST DÉCIDÉ QUE PAR CONSÉQUENT: les normes et les dispositions de la Loi sur les chemins de fer soient appliquées afin que le transport de produits dangereux se fasse en toute sécurité.

RESOLUTIONS COMMITTEE RECOMMENDATION

CONCURRENCE As amended
NON-CONCURRENCE _____

ANNUAL MEETING DECISION
FOR _____ AGAINST _____

CANADIAN ASSOCIATION OF FIRE CHIEFS 1979
ANNUAL MEETING—HALIFAX
RESOLUTION NO. 6

SUBMITTED BY: CAFC Representatives on the Transport Canada Task Force on the Transport of Dangerous Goods in Municipalities (Beattie, Clark, MacLean).

SUBJECT: Report of the Task Force on Transportation of Dangerous Goods in Municipalities

WHEREAS Transport Canada—Dangerous Goods Secretariat wishes to provide guidelines for consideration by municipalities for the enactment of by-laws and ordinances, where necessary and appropriate, that will complement the regulations that apply to the Regional and National Transportation System, relating to the movement of Dangerous Goods through a Community; and

WHEREAS The CAFC representatives on the Task Force have given study to the proposed by-laws and ordinances, and submitted changes where deemed necessary;

THEREFORE BE IT RESOLVED that CAFC in convention in Halifax, N.S. support the work of the Task Force on the Transportation of Dangerous Goods in Municipalities.

RESOLUTIONS COMMITTEE RECOMMENDATION

CONCURRENCE As amended
NON-CONCURRENCE _____

ANNUAL MEETING DECISION
FOR _____ AGAINST _____

RECOMMANDATION DU COMITÉ DES RÉSOLUTIONS

APPROBATION Telle que modifiée
REJET _____

DÉCISION DE LA RÉUNION ANNUELLE
POUR _____ CONTRE _____

ASSOCIATION CANADIENNE DES CHEFS DE
POMPIERS—ASSEMBLÉE ANNUELLE DE 1980—
HALIFAX
RÉSOLUTION N° 6

PRÉSENTÉ PAR Les représentants de l'ACCP au Groupe de travail de Transport Canada chargé d'étudier la question du transport de marchandises dangereuses dans les municipalités (MM. Beattie, Clark et MacLean)

OBJET Rapport du Groupe de travail chargé d'étudier la question du transport de marchandises dangereuses dans les municipalités

ATTENDU QUE Le Secrétariat des marchandises dangereuses de Transports Canada veut fournir aux municipalités des lignes directrices concernant l'adoption, lorsque nécessaire, de règlements s'appliquant au système de transport national et régional en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses dans une localité; et

ATTENDU QUE Les représentants de l'ACCP au Groupe de travail ont étudié les règlements et arrêtés proposés et présenté les modifications jugées nécessaires,

IL EST EN CONSÉQUENCE RÉSOLU Que les membres de l'ACCP, réunis en congrès à Halifax (N.-É.), appuient le travail du Groupe de travail chargé d'étudier la question du transport des marchandises dangereuses dans les municipalités.

RECOMMANDATION DU COMITÉ DES RÉSOLUTIONS

APPROBATION Telle que modifiée
REJET _____

DÉCISION DE LA RÉUNION ANNUELLE
POUR _____ CONTRE _____



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From The Canadian Association of Chiefs of Police:

Chief D. T. Crosbie, Belleville Police Department, Chairman, Traffic Committee;

Chief J. W. Ackroyd, Metro Toronto Police, Chairman, Law Amendments Committee;

Chief D. K. Burrows, Peel Regional Police, Brampton.

From The Canadian Association of Fire Chiefs:

Fire Chief Bernard Bonser, Toronto Fire Department.

De l'Association canadienne des chefs de police:

Chef D. T. Crosbie, Service de police de Belleville, Président, Comité du trafic;

Chef J. W. Ackroyd, Police du Toronto métropolitain, Président, Comité des amendements législatifs;

Chef D. K. Burrows, Police de la région de Peel, Brampton.

De l'Association canadienne des chefs de pompiers:

Chef de pompiers Bernard Bonser, Service des incendies de Toronto.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 10

Fascicule n° 10

Monday, July 7, 1980

Le lundi 7 juillet 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill C-18, An Act to promote public safety in the
transportation of dangerous goods

Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité
publique en matière de transport des marchandises
dangereuses.

APPEARING:

COMPARAÎT:

Mr. Robert Bockstael, M.P.
Parliamentary Secretary to the Minister of
Transport

M. Robert Bockstael, député
secrétaire parlementaire du ministre des
Transports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin	Deniger
Blackburn	Ellis
Bockstael	Fisher
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Gass	Penner
Mackasey	Reid (<i>St. Catharines</i>)
Mayer	Roy
McCuish	Towers
McRae	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, July 3, 1980:

Mr. Skelly replaced Mr. Sargeant;

Mr. Benjamin replaced Mrs. Mitchell.

On Monday, July 7, 1980:

Mr. McCuish replaced Mr. McKenzie;

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. McDermid;

Mr. Gass replaced Mr. Mazankowski.

Mr. Blackburn replaced Mr. Skelly.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 3 juillet 1980:

M. Skelly remplace M. Sargeant;

M. Benjamin remplace M^{me} Mitchell.

Le lundi 7 juillet 1980:

M. McCuish remplace M. McKenzie;

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. McDermid;

M. Gass remplace M. Mazankowski.

M. Blackburn remplace M. Skelly.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JULY 7, 1980

(14)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Maltais, Mayer, Penner, Reid (*St. Catharines*) and Turner.

Other Member present: Mr. Weatherhead.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination and Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transport of Dangerous Goods. Mr. Bernie Shaffer, Legislative Counsel, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Bockstael made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 10:20 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, July 8, 1980.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 7 JUILLET 1980

(14)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Penner, Reid (*St. Catharines*) et Turner.

Autre député présent: M. Weatherhead.

Comparaît: M. Robert Bockstael, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la coordination et M. T. Duncan Ellison, directeur, Transport des matières dangereuses. M. Bernie Shaffer, avocat en matière de législation, ministère de la Justice.

Le Comité reprend l'étude du bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Bockstael fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

A 22 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 8 juillet 1980, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, July 7, 1980

• 2007

[Text]

The Chairman: Order, please. Members of the committee, this evening we are resuming consideration of our order of reference relating to Bill C-18, under consideration of Clause 2.

On Clause 2—Definitions

The Chairman: I have a subcommittee report to make, but I shall hold that until we have a full quorum of members here. So if I interrupt during the proceedings with a presentation of the subcommittee report, you will understand why.

At this point I would welcome the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Mr. Robert Bockstael. I understand he has a statement to make and he has some officials to introduce.

Mr. Bockstael, go ahead, please.

Mr. Robert Bockstael (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to introduce Mr. Jean Charron, whom you all know as the Assistant Deputy Minister; and Mr. Ellison, the Director, Transport of Dangerous Goods. I do not know the other gentleman. Would Mr. Charron or Mr. Ellison like to introduce him?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. T. Duncan Ellison (Director, Transport of Dangerous Goods, Transport Canada): Yes, Mr. Chairman. I have two members of my staff here, Miss Anne Johnston and Mr. Sastre, and there are two representatives from the Department of Justice, Mr. Bernie Shaffer and Mr. François Lafontaine.

The Chairman: Thank you.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman and members of the committee, you have had the opportunity over the last month to consider the provisions of Bill C-18 in detail, to examine witnesses from the department, to review industrial submission and to examine departmental, industrial, and other witnesses on their submissions. You have also been given copies of some 26 motions to amend, proposed by the department on the advice of the Department of Justice and of a technical nature only. Finally, you have been informed of Mr. Justice Grange's comments on the bill, in particular Clause 21, the regulation-making powers, and Clause 17, remedial measures.

Today the clerk of the committee has distributed to you a copy of Bill C-18, which is marked to show a new set of motions to amend: 44 amendments in all. These motions to amend incorporate and replace the 26 motions already in your possession. They fall into three groups: technical amendments prepared by the Department of Justice; substantive amendments proposed to respond to the concerns expressed by Mr.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 7 juillet 1980

[Translation]

Le président: La séance est ouverte. Messieurs les membres du Comité, nous reprenons ce soir l'étude de notre ordre de renvoi relatif au projet de loi C-18. Nous en sommes à l'article 2.

Article 2—Définitions

Le président: Je dois vous faire lecture d'un rapport du sous-comité mais j'attendrai pour ce faire que nous ayons le quorum. Vous comprendrez donc pourquoi j'interromprai peut-être le déroulement de nos délibérations.

Je suis heureux d'accueillir le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, M. Robert Bockstael. Je crois qu'il a une déclaration d'ouverture à nous faire et je le prie de nous présenter ses collaborateurs.

Monsieur Bockstael, vous avez la parole.

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Merci, monsieur le président.

Je vous présente M. Jean Charron, sous-ministre adjoint, que vous connaissez tous; et M. Ellison, directeur, Transport des matières dangereuses. Je ne connais pas l'autre monsieur. Monsieur Charron, monsieur Ellison, voulez-vous bien nous le présenter?

Le président: Monsieur Ellison.

M. T. Duncan Ellison (directeur, Transport des matières dangereuses, Transports Canada): Oui, monsieur le président. Je suis accompagné de deux de mes collaborateurs, M^{lle} Anne Johnston et M. Sastre. Il y a également ici deux représentants du ministère de la Justice, M. Bernie Shaffer et M. François Lafontaine.

Le président: Merci.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, messieurs les membres du comité, au cours du mois qui vient de s'écouler, vous avez eu l'occasion d'étudier en détail les dispositions du projet de loi C-18, d'entendre les témoins du ministère, d'analyser les mémoires du secteur privé et aussi d'entendre les précisions qu'on eu à donner sur leurs mémoires les témoins du ministère et du secteur privé, entre autres. Vous avez également reçu des exemplaires de 26 motions d'amendement proposées par le ministère sur les conseils du ministère de la Justice; il s'agit uniquement de motions à caractère technique. Enfin, vous avez pris connaissance des observations de M. le juge Grange à propos du projet de loi, notamment à propos de l'article 21 concernant les pouvoirs de réglementation et de l'article 17 sur les correctifs.

La greffière du comité vient de vous distribuer un exemplaire du projet de loi C-18 sur lequel sont indiqués les endroits où viennent s'insérer les 44 motions d'amendement que nous proposons. Elles se répartissent en trois groupes: celles concernant les amendements à caractère technique préparées par le ministère de la Justice; celles concernant les amendements sur le fond proposés pour répondre aux préoccupations.

[Texte]

Justice Grange and to a request made by the Honourable John Roberts, Minister of the Environment, on behalf of all his counterparts in the different provinces; substantive amendments proposed to respond to public submissions.

In the course of our consideration of these motions, I shall indicate the nature and purpose of each. First, however, I would like to say a few words about these three groups.

• 2010

The technical amendments are relatively numerous, approximately 25 in all. This is partly due to the fact that this bill is the first bill presented to Parliament or the Transport Committee under the new drafting system, whereby the French and English texts are drafted separately so that each can be read vertically rather than horizontally. Naturally the two texts have subsequently been compared and changes have had to be made, sometimes to the one and sometimes to the other, so that they have the same effect in law.

The substantive amendments proposed as a result of Mr. Justice Grange's comment relate to the regulation-making powers set out in Clause 21. But they have also necessitated a change in the definition of two terms . . .

Mr. Forrestall: You have decided that there is substantive . . .

Mr. Bockstael: Well, the people who drafted the bill and made the adjustments implied that the matters which Justice Grange touched upon in his recommendations were of a substantive nature.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I must reserve my right, of course, to raise a point of order and a question of privilege at some later stage in the proceedings. It is highly unusual for this committee to be affronted by that kind of statement, inasmuch as the committee itself cannot make a substantive amendment to a bill. But for the minister to admit here, rather than at the appropriate stage in the House, or the minister's representative, Mr. Chairman, that in fact there are substantive amendments to a bill which has been approved by the House of Commons in principle, other than by government itself, is to say the very least extraordinary and peculiar, and I would reserve my right to—it is more than just simply a technical matter. I would have assumed that the distinguished parliamentary secretary would have assumed the privilege or the right, the prerogative, of introducing a substantive amendment and not have attributed them to some other source.

So at some later point I will . . . It is an interesting procedure, and I am sure that the parliamentary secretary is quite sure of his ground. It is just that I simply am not and, on the case of it, it may very well lead to some conclusion that is quite improper. However, I am not saying that to delay anything at all. It is just an extraordinary procedure, and my apologies for interrupting.

The Chairman: If I may just comment briefly, I think it is a point well taken, and obviously the committee and the chairman of the committee will have to look at each amendment as it is proposed, and make a judgment at that point whether it is . . .

[Traduction]

pations qu'a exprimées M. le juge Grange et pour satisfaire à la demande que l'honorable John Roberts, ministre de l'Environnement, a faite au nom de ses homologues provinciaux; enfin, celles concernant les amendements sur le fond proposés pour donner suite aux recommandations formulées dans les mémoires qui ont été présentés.

J'indiquerai la nature et les objectifs de chacune de ces motions lorsque nous les étudierons. Cependant, je vais tout d'abord vous dire quelques mots à propos de ces trois groupes.

Les amendements à caractère technique sont relativement nombreux, il y en a eu tout près de 25. Cela est dû en partie au fait que le présent projet de loi est le premier qui soit présenté au Parlement ou au Comité des Transports dans le cadre du nouveau système de rédaction en vertu duquel les textes français et anglais sont rédigés séparément de sorte qu'ils puissent être lus verticalement et non pas horizontalement. Bien sûr, les deux textes ont par la suite été comparés et des modifications ont dû être apportées, parfois à l'un, parfois à l'autre, afin que ces deux textes soient égaux en droit.

Les amendements sur le fond proposés du fait des observations de M. le juge Grange concernent les pouvoirs de réglementation prévus à l'article 21. Ils ont nécessité la modification de la définition de deux termes . . .

M. Forrestall: Pour ce qui est du fond, vous avez décidé . . .

M. Bockstael: Ceux qui ont rédigé le projet de loi et qui ont fait les rajustements ont estimé que les questions que le juge Grange a abordées dans le cadre de ses recommandations concernaient le fond.

M. Forrestall: Monsieur le président, je dois me réserver le droit d'invoquer le Règlement, bien sûr, et de poser la question de privilège, plus tard dans le cadre de nos délibérations. Il est fort inhabituel pour notre comité d'entendre de telles déclarations, d'autant plus que le comité ne peut pas proposer de modification sur le fond d'un projet de loi. Il est pour le moins extraordinaire d'entendre le représentant du ministre déclarer ici, plutôt qu'à la Chambre et à l'étape appropriée, qu'un projet de loi dont le principe a été adopté aux Communes va faire l'objet de modifications sur le fond. Je me réserve le droit . . . et il ne s'agit pas simplement de questions d'ordre technique. J'aurais supposé que le distingué secrétaire parlementaire se serait arrogé le privilège ou le droit ou la prérogative de présenter un amendement sur le fond sans l'attribuer à une autre source. Par conséquent, plus tard, je vais . . .

Voilà une procédure intéressante et il faut croire que le secrétaire parlementaire est sûr de ce qu'il avance. J'estime que tout cela risque de nous amener à des conclusions tout à fait erronées. Cependant, je ne cherche pas à retarder quoi que ce soit. Je trouve simplement cette procédure vraiment extraordinaire et je vous prie donc de m'excuser de vous avoir interrompu.

Le président: Permettez-moi de faire un bref commentaire. Cette remarque est certes intéressante et, bien sûr, le Comité et le président du Comité étudieront chacun des amendements qui seront proposés et nous déterminerons alors si . . .

[Text]

Mr. Forrestall: I should almost be prepared to let the parliamentary secretary rephrase that comment.

Mr. Bockstael: I think you are right, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: . . . addressing Mr. Forrestall's remark. I think that his point is well taken in that it may have been an improper choice of words.

Mr. Forrestall: Presumptuous.

Mr. Bockstael: It was simply to denote the minor technical changes that are called for by the Justice Department in wordings and clarifications versus a more important proposed amendment, or of a more serious nature, that was a result of our asking Justice Grange to make remarks to the bill. I believe everyone agreed that we could ask Justice Grange to write in and make recommendations of a change, and I think with the description, instead of using the word "substantive" I could have left the adjective out completely and said, "the other amendments proposed as a result of Mr. Justice Grange's comment."

The Chairman: I think I shall intervene here. I have just been informed by the Clerk that she has been given copies of the comments of Mr. Justice Grange, a copy of which was supposed to have been forward officially to the chairman, which I have not received. Therefore, if the committee is in agreement I will ask the Clerk to circulate those comments of Mr. Justice Grange to the members of the committee.

• 2015

Mr. Forrestall: That is appreciated. I do not want to prolong this because as the chairman and members of the committee will know I am an advocate of very swift disposition of this matter and of its earliest reporting back to the House so that this matter might be disposed of in the proper course. My question of course is much more serious than that. It is a question of propriety of other than non-elected members of Parliament and particularly at this stage—once the bill has been approved in principle—to influence the work of this committee.

There is no question that the comments and observations by Mr. Justice Grange are important. Indeed the member for Vegreville, the former Minister of Transport, very much wanted his comments on the public record as I am sure all members of the committee did. It is just a concern for the procedure that has been established and a fear of what might rise from this as some kind of precedent. Words have been uttered and they cannot be withdrawn. I hope that we can all forget them for the time being but I think the matter has to be raised at some other point. If it is simply that type of utterance that rises from recognition of the usefulness of Mr. Justice Grange's comments and really has nothing more to do with that and that in fact it could be said that they reflect the views of government who are the only ones at this point in time who have the prerogative of introducing substantive amendments, then I think that is quite acceptable. However to introduce into a committee hearing . . . and I am not at this point, Mr. Chairman, disagreeing with Mr. Justice Grange's comments at

[Translation]

M. Forrestall: Je suis pour ainsi dire disposé à laisser le secrétaire parlementaire choisir un autre libellé à ce propos.

M. Bockstael: Monsieur le président, vous avez raison . . .

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: . . . en ce qui concerne la remarque de M. Forrestall. Elle est vraiment intéressante et il se peut que ce libellé ne convienne pas.

M. Forrestall: Il est à tout le moins présomptueux.

M. Bockstael: Il s'agit de faire une distinction entre les petites modifications techniques que demande le ministère de la Justice et les amendements plus importants, à caractère plus sérieux, qui résultent des observations que le juge Grange a faites à propos du projet de loi. Je suis certain que vous conviendrez tous avec moi que nous avons eu raison de demander à monsieur le juge Grange de nous faire part de ses recommandations et, au lieu de dire «d'amendements sur le fond» peut-être aurais-je dû dire «des autres amendements proposés du fait des observations de M. le juge Grange».

Le président: Permettez-moi d'intervenir. La greffière vient de m'informer qu'elle a reçu des exemplaires des commentaires de M. le juge Grange; l'un de ces exemplaires est censé avoir été envoyé officiellement au président mais je ne l'ai pas encore reçu. Par conséquent, si vous êtes d'accord, je vais demander à la greffière de nous distribuer ces commentaires.

M. Forrestall: Nous vous en remercions. Je n'insisterai pas sur ce point parce que vous savez tous que je tiens à ce que le présent projet de loi soit adopté sans aucun retard. Mon intervention porte sur une question beaucoup plus importante que cela. Une fois que le principe d'un projet de loi a été adopté, dans quelle mesure peut-on accepter qu'une personne autre qu'un membre du Parlement, surtout à cette étape-ci, influence les travaux du comité.

Certes, les commentaires et les observations du juge Grange sont importants. L'ancien ministre des Transports, le député de Vegreville, a d'ailleurs fortement insisté pour que ces commentaires soient rendus publics, de même que tous les membres du comité. En fait, je m'inquiète de la procédure ainsi établie et je crains que cela ne constitue un précédent. Certains mots ont été prononcés qui ne peuvent maintenant être retirés. J'espère que nous pourrions les oublier pour l'instant mais je pense que cette question devra être ramenée sur le tapis. S'il ne s'agit là que du résultat des commentaires de M. le juge Grange et si l'on peut faire valoir que ces commentaires-là reflètent l'opinion du gouvernement, qui est le seul à pouvoir maintenant présenter des amendements sur le fond, la chose est alors tout à fait acceptable. Cependant, si, lors d'une séance de comité, on présente—et, monsieur le président, notez bien que je ne suis pas du tout en désaccord avec M. le juge Grange. Ses commentaires sont fort intéressants, ils sont nécessaires et Dieu sait combien il nous faut profiter de l'opinion de distin-

[Texte]

all—we want them and we need them; God knows good legislation needs the views of distinguished jurists—but rather with the position it places the supporters of government and particularly opposition members in when you recognize—and I know you so well do—that the only amendments that we can suggest are those that we term “reasoned amendments” and they of course are very narrow and involve only delay. A reasoned amendment is simply an instrument to delay for further study or I suppose, historically, to frustrate the attempts of government. The point that must be borne in mind very clearly is that it is only the government who can introduce a reasoned amendment and for the government to suggest that they are introducing substantive amendments based upon or as a result of some other influence is not quite acceptable I think. If it is the government’s substantive amendment, then I think the parliamentary secretary should simply say so and I think that would conclude the . . . it sure as hell would pull the feet out from under me, and I am sure that is what was intended.

The Chairman: Mr. Bockstael do you wish to comment?

Mr. Bockstael: Yes, I will Mr. Chairman if I may. Really this is simply by way of explanation of what the proposal contains on behalf of the government and as the representative of the minister, I will be proposing these amendments on a step-by-step basis, as we get to them. So accepting that the choice of words may have been inappropriate in the instance, the intent is that it is the government proposing the amendments as we go through that clause by clause.

The Chairman: If that satisfies the position taken by Mr. Forrestall, we will proceed with Mr. Bockstael’s statement.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I would apologize to the parliamentary secretary and the members of the committee for having raised it but I think it is important.

The Chairman: I think the point was well taken and deserved to have been raised. Mr. Bockstael.

• 2020

Mr. Bockstael: Thank you. These proposed amendments have necessitated the change in the definition of two terms, safety standards and safety procedures. Similarly, the request of the Ministers of Environment for assistance in the control of hazardous waste materials led to the identification by the government of amendments needed to ensure that the safety program respecting dangerous goods meshed with their environmental programs. Otherwise, a lack of harmony could result in higher costs for industry in attempting to comply with both programs.

There are eight amendments, based on proposals in the public submissions, which have been developed in consideration of many factors. Many of the industrial associations’ proposals have the support of the minister and consequently are being put forward as motions. However, not all of the proposals were considered to require changes to the bill.

In reviewing the industrial submission respecting this bill and its predecessors, certain common concerns have been

[Traduction]

gués juristes pour élaborer des mesures législatives de qualité. Vous savez fort bien que les seuls amendements que nous pouvons proposer sont ceux que nous appelons les «amendements motivés», dont la portée est bien sûr très limitée et qui ne font qu’amener des retards. Un amendement motivé n’est qu’un instrument visant à faire réaliser d’autres études ou à entraver les efforts du gouvernement. Or, n’oublions pas que seul le gouvernement est en mesure de présenter un amendement motivé et j’estime donc inacceptable que le gouvernement veuille présenter des amendements sur le fond en raison d’une quelconque influence extérieure. S’il s’agit d’amendements sur le fond présentés par le gouvernement, le secrétaire parlementaire n’a qu’à nous le dire et cela mettrait un terme à . . . il est certain que cela m’enlèverait tous mes moyens et je pense bien que c’est là ce que l’on chercherait.

Le président: Monsieur Bockstael, avez-vous des commentaires à faire?

M. Bockstael: Oui monsieur le président, si vous me le permettez. Il s’agit en fait d’expliquer les propositions faites au nom du gouvernement et, en tant que représentant du ministre, je proposerais ces amendements au fur et à mesure. Certes, le choix des termes n’est peut-être pas des plus heureux mais c’est le gouvernement qui propose ces amendements et nous aurons l’occasion de les étudier un par un.

Le président: Si M. Forrestall est satisfait, je prie M. Bockstael de poursuivre sa déclaration.

M. Forrestall: Monsieur le président, je prie le secrétaire parlementaire et les membres du comité de m’excuser d’avoir soulevé cette question mais j’estime qu’elle est importante.

Le président: Cette question est très intéressante et il convenait certes de la soulever. Monsieur Bockstael, c’est à vous.

M. Bockstael: Merci. Ces amendements ont nécessité la modification de la définition de deux expressions, «normes de sécurité» et «règles de sécurité». Parallèlement, du fait que les ministres de l’Environnement ont demandé de l’aide à propos du contrôle des déchets dangereux, le gouvernement a élaboré des amendements de façon à ce que les programmes de sécurité concernant les produits dangereux s’intègrent dans les programmes de protection de l’environnement. Sinon, tout manque d’harmonisation se traduirait par des frais supplémentaires pour le secteur privé.

Les mémoires présentés au comité sont à l’origine de huit amendements qui ont été élaborés en tenant compte d’un grand nombre de facteurs. Le ministre a accepté la plupart des propositions des groupes du secteur privé et ces propositions ont par conséquent fait l’objet de motions. On n’a cependant pas estimé que toutes les propositions devaient nécessairement se traduire par des modifications au projet de loi.

L’étude des mémoires présentés par les divers groupes du secteur privé à propos de ce projet de loi et de ses prédéces-

[Text]

noted. These relate to the following matters: (a) intrusion into manufacturing processes and handling; (b) penalties; (c) qualifications and powers of inspectors; (d) statutory defences; (e) recovery of costs by the Crown; (f) privileged and trade secrets; (g) regulation publication and the timing of implementation of the bill.

With respect to intrusion into manufacturing areas this government, and indeed the previous government, both understand the concern of industry but we believe that reference to handling in the course of or in preparation for transport delineates sufficiently the activities that this bill seeks to control. Where necessary, certain activities can be exempted under the powers set out in proposed sections 3.3(a) and 21(e).

With respect to penalties, both governments took into account the serious consequences that could result from failure to comply with the act and the fact that the courts have complete discretion in setting fines or imposing terms of imprisonment less than the maxima allowed under the Bill.

With respect to the powers of the inspectors, they are similar in many respects to those in other statutes and although industry has tended to seek a restriction of these powers, Mr. Justice Grange's comment that he fears the powers of the inspectors have been weakened too much should also be borne in mind. The government is prepared to extend the statutory defence provided in proposed Section 8 to all offences created by the bill, and this should alleviate some of the industry's concern on the previous matter.

With respect to the recovery of costs, the government proposes to remain firm as to the manner and basis for recovering expenses reasonably incurred by the Crown in taking remedial measures including, although these are not specifically stated, those incurred by others at the request of an inspector.

Finally, with respect to the protection of trade secrets, the government will of course do everything possible to preserve the secrecy of certain information and the present bill, like its predecessors, follows conventional lines in this respect.

Finally, with respect to the matter of regulation, publication and the timing of implementation, I think we should note that Transport Canada has established a good record of distribution and consultation with all sectors of society through the distribution of drafts to date.

I am advised that the department intends to publish, starting in the very near future, a dangerous goods newsletter that will informally expand on the formal notice to the public given by *The Canada Gazette*. The newsletter, as its name suggests, will be a regular bulletin of information to those who should know of events, proposed regulations, accidents, emergency information and the like. As to the timing of the implementation, I understand the minister is likely to accede to proposals contained with the submission to the establishment of an advisory committee for that purpose.

[Translation]

seurs a fait ressortir un certain nombre de préoccupations communes. Elles se rattachent aux points suivants: a) intervention dans les processus de fabrication et au niveau de la manutention; b) peines; c) qualifications et pouvoirs des inspecteurs; d) défenses légales; e) recouvrement des coûts par la Couronne; f) privilèges et secrets commerciaux; g) publication des règlements et date de mise en application de la loi.

Pour ce qui est de l'intervention dans le domaine de la fabrication, le gouvernement, ainsi que celui qui l'a précédé, comprend les préoccupations que nourrissent les groupes du secteur privé mais nous estimons que tout ce qui a trait à la manutention pendant le transport ou en préparation au transport délimite suffisamment les activités tombant sous le coup du présent projet de loi. Là où cela est nécessaire, certaines activités peuvent être exemptées de l'application des dispositions de la loi en vertu des pouvoirs prévus à l'article 3.3(a) et 21(o).

Pour ce qui est des peines, les deux gouvernements ont tenu compte des conséquences graves que pourrait entraîner la transgression de la loi et du fait que les tribunaux ont entière discrétion pour infliger des amendes ou des peines d'emprisonnement inférieures au maxima prévu dans le projet de loi.

Les pouvoirs des inspecteurs sont identiques à bien des égards à ceux qui sont prévus dans d'autres lois et bien que les groupes du secteur privé aient cherché à les faire restreindre, monsieur le juge Grange a fait état de sa crainte de les voir par trop affaiblis. Le gouvernement est disposé à étendre le principe de la dispense prévu à l'article 8 du bill à toutes les infractions prévues dans le projet de loi, ce qui devrait dissiper certaines des craintes du secteur privé à propos de la question précédente.

Le gouvernement propose de rester ferme en ce qui concerne le remboursement des dépenses justifiées que la Couronne a pu engager pour les correctifs, y compris, bien que cela ne soit pas précisé, les frais encourus par d'autres à la demande d'un inspecteur.

Enfin, pour ce qui est de la protection des secrets commerciaux, le gouvernement fera tout ce qui est en son pouvoir pour sauvegarder le secret de certains renseignements et, comme ses prédécesseurs, le présent projet de loi suit les méthodes habituelles à cet égard.

Enfin, pour ce qui est de la publication des règlements et de la date de mise en application de la loi, notons que le ministère des Transports a toujours entretenu des rapports satisfaisants avec tous les secteurs de la société en leur distribuant régulièrement ces projets de mesure.

D'ici très bientôt, le ministère a l'intention de publier un bulletin d'information sur les produits dangereux qui donnera des détails sur l'avis officiel donné au public dans la *Gazette du Canada*. Ce bulletin d'information visera ceux qui devraient être informés des événements, des règlements, des accidents, des renseignements d'urgence et ainsi de suite. Pour ce qui est de la date de mise en application, je crois savoir que le ministre accèdera aux propositions contenues dans le mémoire et qui prévoient la création d'un comité consultatif à cette fin.

[Texte]

If I may, Mr. Chairman, just take a further moment, I note that a lot of discussion in the Standing Committee has also centered on such items as placarding. This and many other of the more interesting detailed topics really are more appropriately addressed as regulations. Although I or the witnesses here tonight would be happy to discuss them, I should point out that they are not really appropriate to our present concern which is the provisions of Bill C-18.

• 2025

Mr. Chairman and members, I have taken the time in making these statements because I considered it might speed up our over-all consideration of the bill in the remaining hours and days before it is returned to the House. The witnesses from the department and I are at your service and that of the committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

We are now ready to proceed with the questioning. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I appreciate the parliamentary secretary's introductory remarks. We might have wished that he had had copies of his remarks because they touched on several new areas. It might have facilitated the members' understanding of the matters that have been laid before us. We appreciate the reaction by government to the submissions made by those public institutions and bodies. I wonder if, in the interest of getting on with it, I might ask a very broad and general question of the parliamentary secretary or his officials that are with him this evening.

What significant suggestions made during the course of public presentations were rejected by the government, Mr. Chairman? I think there were one or two; could we have a brief explanation as to what they were and why they were rejected? I think essentially what we want to understand in this very technical process is whether or not the bill, at this time, is the best possible bill that we could produce given the frustrations of the years that lay behind us, the virtual half-a-lifetime of work put into this by Mr. Ellison and hundreds of people from one end of this country to the other.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Jean Charron (Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Transport Canada): Mr. Chairman, just by way of a very short preface, I had hoped that the question might be what has been retained because we do not believe for one moment that we have the latest word and that we are the only advisers to the government on these matters; they are of very broad consequence. A number of points made by the industrial associations have been retained. However, to answer the question specifically, some points have not, and if it is agreeable with you, Mr. Chairman, I would ask Mr. Ellison to outline some of those.

The Chairman: Yes, Mr. Ellison, please.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Of the seven points which Mr. Bockstael referred to in his address, these were the

[Traduction]

Monsieur le président, je me permets faire remarquer que votre comité s'est considérablement intéressé au sujet des plaques d'identification. Il convient de réserver ce sujet et de nombreux autres détails plus intéressants, pour les étudier sous forme de règlements. Bien que certains témoins ici présents ne demandent pas mieux que d'en discuter, je tiens à faire remarquer qu'ils n'entrent pas vraiment dans le cadre de nos délibérations actuelles, c'est-à-dire l'étude des dispositions du bill C-18.

Monsieur le président, messieurs les députés, si j'ai pris la peine de formuler cette déclaration, c'est parce que j'estime que c'est peut-être là un bon moyen d'accélérer l'étude globale du projet de loi au cours des heures et des jours qu'il nous reste avant qu'il ne soit renvoyé à la Chambre. Les témoins du ministère et moi-même sommes à la disposition du Comité.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

Nous pouvons maintenant passer aux questions. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je tiens à remercier le secrétaire parlementaire de sa déclaration. Nous aurions souhaité qu'il ait des exemplaires de son exposé à nous remettre puisqu'il touche plusieurs nouveaux domaines. Les membres du Comité auraient pu ainsi mieux comprendre les aspects que'on nous soumet. Nous sommes satisfaits de la façon dont le gouvernement a réagi aux mémoires présentés par les associations et les organismes publics. Je me demande si, afin d'accélérer les choses, je ne pourrais pas poser une question très générale au secrétaire parlementaire ou aux fonctionnaires qui l'accompagnent ce soir.

Quelles suggestions importantes formulées au cours des audiences publiques le gouvernement a-t-il rejetées, monsieur le président? Je crois qu'il y en a une ou deux; pourrait-on nous expliquer brièvement desquelles il s'agit et pourquoi elles ont été rejetées? Essentiellement, je crois que nous voulons comprendre au cours de ce processus des plus techniques si le projet de loi, à l'heure actuelle, est vraiment le meilleur que nous puissions avoir, compte tenu des frustrations que nous avons vécues ces dernières années, cela fait presque la moitié d'une vie de travail que M. Ellison et des centaines d'autres, d'un bout à l'autre du pays, consacrent à cette tâche.

Le président: Monsieur Charron.

M. Jean Charron (sous-ministre adjoint, coordination, ministère des Transports): Monsieur le président, en guise de préambule je dois dire que j'espérais que vous me demanderiez ce que nous avons gardé, car nous ne croyons nullement avoir le dernier mot et n'être que les seuls conseillers du gouvernement sur ces questions très lourdes de conséquences. Nous avons retenu plusieurs points présentés par les associations d'industriels. Toutefois, pour répondre expressément à votre question, certaines remarques n'ont pas été retenues et si vous le permettez, monsieur le président, je vais demander à M. Ellison d'en expliquer quelques-unes.

Le président: Oui. Monsieur Ellison, si vous voulez bien.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Les sept points mentionnés par M. Bockstael dans sa déclaration constituent

[Text]

common themes and just to mention them again: the first one was the question of the intrusion into the manufacturing process . . .

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Ellison would mind, as he goes along—I realize I may have a very few minutes . . . indicating if that general area in the bill would include public transport.

Mr. Ellison: Yes. Yes, sir.

The Chairman: Mr. Forrestall, I think in the interests of getting the fullest information before the Committee I will give some leeway in the time allotments to the various members in this procedure on the bill.

Mr. Ellison, please.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. In response to Mr. Forrestall's question, yes, it is the question of when the port of transport begins and how this can be delineated in the bill. I think this would be one area where the view is that it would be difficult to express this in the bill by some form of motion to amend.

• 2030

The next area is, of course, penalties. I think industry submissions were fairly universal in their view that the penalties were high. Again, this is one area where the industry submissions have not been reacted to positively.

The next one is the qualification and powers of inspectors. In the aspect of the qualification, we believe that this is adequately controlled through the provision to make regulations in this area. The question of the powers of the inspectors and, in particular, appeal procedures, is one we have had difficulty in grappling with positively for a number of reasons which can be discussed in detail.

Industry have asked for an extension of statutory defences and there are motions which would accede to that proposal.

The recovery of cost by the Crown is one where we believe that some motions to amend the bill may be useful to industry.

The question of privilege and trade secrets is another where, frankly, we are at a loss to find ways of meeting industry suggestions without losing the meaning of that section. And finally, with respect to the distribution of information and the timing of implementation, I believe the government through administrative measures will meet industry suggestions.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I appreciate your reiteration of those in your brief explanations. You have met one of my questions.

Mr. Chairman, was there anything else significantly outstanding in the public submissions that we have not dealt with, or government has not dealt with, and if there are any identifiable issues? I am still far from satisfied that we have

[Translation]

des thèmes communs et pour les répéter: d'abord il y a la question d'ingérence dans le processus de fabrication . . .

M. Forrestall: Je me demande, monsieur le président, si M. Ellison ne verrait pas d'inconvénient . . . je me rends compte que je n'ai que quelques minutes . . . à préciser si ce thème général du bill comprend le transport public.

M. Ellison: Oui bien sûr, monsieur.

Le président: Monsieur Forrestall, je crois qu'afin d'obtenir le plus de renseignements possibles je vais me montrer un peu plus clément en allouant leur temps aux membres du Comité au cours de cette étape de l'étude du projet de loi.

Monsieur Ellison, s'il vous plaît.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Pour répondre à la question de M. Forrestall, oui, il s'agit de savoir quand commence le transport et comment le définir dans le texte de la loi. Je crois que dans ce cas nous sommes d'avis qu'il serait difficile de le faire figurer dans le projet de loi par la voie d'une motion d'amendement.

Ensuite, bien sûr, il s'agit des sanctions. Je crois que dans tous les mémoires de l'industrie, l'opinion était assez répandue que les sanctions étaient trop sévères. Là encore, nous n'avons pas accueilli favorablement les demandes de l'industrie.

Le point suivant visait la compétence et les pouvoirs des inspecteurs. Pour ce qui est de la compétence, nous croyons que grâce à la possibilité de formuler des règlements à ce sujet, nous allons pouvoir exercer un contrôle suffisant. Par contre, en ce qui concerne les pouvoirs des inspecteurs, plus particulièrement dans le cas des procédures d'appel, nous avons du mal à aplanir la difficulté pour plusieurs raisons dont nous pourrions discuter en détail.

L'industrie a demandé que soit prolongée la possibilité d'invoquer les règlements en défense et nous avons ici des motions qui donnent suite à cette proposition.

Nous croyons que certaines motions d'amendement qui touchent le recouvrement de ses frais par la Couronne pourraient répondre aux instances du secteur industriel.

La question des secrets confidentiels et commerciaux en est une autre, où, à vrai dire, nous ne parvenons pas à trouver les moyens de donner suite aux suggestions du secteur industriel sans faire perdre toute utilité à l'article. Enfin, pour ce qui est de la divulgation de renseignements et la date de mise en vigueur, je crois que le Gouvernement donnera suite aux propositions du secteur industriel à l'aide de mesures administratives.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je vous sais gré d'avoir bien voulu répéter ces points dans votre brève explication. Vous avez répondu à l'une de mes questions.

Monsieur le président, reste-t-il d'autres suggestions importantes tirées des mémoires que nous n'avons pas examiné ou auxquelles le gouvernement ne s'est pas intéressé? Reste-t-il des questions identifiables? Je suis toujours loin d'être con-

[Texte]

met the concerns about where transport begins or where the "thought" of transport begins with respect to the application of the bill. Are there any other areas that we have overlooked, or rather—not overlooked because I am sure we have not overlooked any that have come to light—that we have not responded to?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: If I may, Mr. Forrestall, we had proposed to approach this step by step through the bill. Where there has been representation made in opposition to something, or in favour of, on a number sequence, I could indicate to you that we either did not acquiesce to the representation or this is the alternate proposal that we are submitting. That is the content of the 44 motions that we are bringing in. The 44 motions contain representation by interested groups. The technical amendments and then the ones which the government would be introducing as a consequence of the interim report received from the Mississauga incident. I think respond to all of the concerns that you have.

Since my briefing is drafted that way, to come back and try to cull out where we did not acquiesce to a request we will see the different ones, because as we look at the total number...

• 2035

Mr. Forrestall: Twenty-four.

Mr. Bockstael: No, but there are thirty-two clauses in the bill and we touch upon those that were brought up or those to which representation was made and why, in some instances, we did not agree with the representation made. It is a suggested way of operating. I am putting it to you, if you would consider it that way.

Mr. Forrestall: Well, I have little recourse. Let me put it this way: On a scale of one to ten in terms of the bill three months ago, to what degree has it improved? I am concerned about whether or not committees react to public submissions. It entails, first of all, an awful lot of time and trouble and effort. The briefs, as I have read them, were thoughtful and they reflected the views of the interest group before us. They were articulate in law and they were articulate in many other respects. I can only accept whatever the witnesses wish to tell me, Mr. Chairman. My concern is, on a scale of one to ten, if this is a better bill than it was two months ago. Would somebody venture to comment on that, because it is a living organism that has to be developed and has to be responded to and I suspect it is frustrated with a million problems that we will never know about until it is in place, in force and the problems come forward? I accept that and I think the members of the committee do. Is it a better bill now than it was two or three months ago as a result of public hearings and, if we cannot identify that immediately, certainly we will as we go through clause by clause.

[Traduction]

vaincu que nous avons répondu à toutes les préoccupations en ce qui concerne le point de départ du transport, ni où commence «l'idée» de transport lorsqu'il s'agit de l'administration de la mesure. Y a-t-il d'autres domaines que nous ayons oubliés ou plutôt... pas oubliés parce que je suis persuadé que nous n'avons rien oublié de ce qui a été porté à notre attention... je veux dire des choses auxquelles nous n'avons pas répondu?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Permettez-moi de vous rappeler, monsieur Forrestall, que nous avons manifesté l'intention d'étudier cet aspect, lors de l'étude article par article du projet de loi; je pourrai alors vous dire les propositions qui nous ont été faites contre ou pour quelque chose, en suivant la numérotation des articles et vous dire si nous avons acquiescé ou s'il s'agit d'une alternative que nous présentons. C'est là d'ailleurs la teneur des 44 motions que nous présentons. On y trouve le résultat des instances présentées par les groupes intéressés. Il y a ensuite les amendements de caractère technique et ceux que le gouvernement présente à la suite du rapport intérimaire reçu sur l'accident de Mississauga; je crois que dans l'ensemble cela répondra à toutes les préoccupations que vous avez exprimées.

Puisque j'ai préparé mon texte dans cette optique, nous pourrions y revenir et essayer de voir à quelles demandes nous n'avons pas accédé; d'ailleurs nous allons nous en rendre compte en examinant le nombre total...

M. Forrestall: Vingt-quatre.

M. Bockstael: Non, il y a 32 articles dans le projet de loi et nous mentionnons ceux qui ont été abordés ou ceux au sujet desquels nous avons reçu des instances et nous disons pourquoi, dans certains cas, nous n'avons pas accepté les suggestions qui nous avaient été faites. C'est la façon dont je suggère que nous procédions. Je vous la soumets, si vous voulez bien étudier la chose de cette façon.

M. Forrestall: Je n'ai pas beaucoup le choix. Disons simplement ceci: sur une échelle de 1 à 10, si l'on compare avec celui d'il y a trois mois, comment le projet de loi s'est-il amélioré? Je veux savoir si les comités réagissent ou non aux mémoires présentés par le public. Cela demande, tout d'abord, énormément de temps, de difficultés et d'efforts. Les mémoires que j'ai lus étaient bien pensés, ils exprimaient les opinions des groupes intéressés qui ont comparu devant nous. Ils étaient bien renseignés sur la loi et sur de nombreux autres sujets. Je ne puis qu'accepter ce que les témoins veulent me dire, monsieur le président. Ce que je voudrais bien savoir, c'est, sur une échelle de 1 à 10, si le projet de loi est meilleur maintenant qu'il y a deux mois. Est-ce que quelqu'un voudrait risquer une opinion à ce sujet, car ce projet de loi est un organisme vivant qui doit évoluer, qui exige notre attention et j'ai l'impression qu'il est entaché d'une foule de problèmes que nous ne verrons que lorsque la mesure sera en place, en vigueur; c'est alors que les problèmes vont surgir. Je l'accepte et les autres membres du Comité aussi, je crois. Le projet de loi est-il mieux conçu maintenant qu'il y a deux ou trois mois à la suite des séances publiques? S'il est impossible de le voir immédiatement, nous le verrons certainement lors de l'étude article par article.

[Text]

I cannot object, Mr. Chairman, to the parliamentary secretary's procedure because I wind myself up clause by clause as well. It would be easy for me to say, damn your bureaucratic approach, in answer to my general question, but I cannot because I am guilty of it myself. So on a scale of one to ten, Mr. Chairman, could Mr. Ellison tell me whether it is a better bill today than when we started.

The Chairman: Mr. Ellison, would you like to hazard a humble opinion on that one?

Mr. Ellison: Yes, Mr. Chairman, I would like to assert that the bill will be a better bill than the one that was initially presented to you. As Mr. Bockstael has indicated, there are eight motions to amend the bill which he is presenting to you that responds specifically to industries' submissions for change. I have also attempted to indicate that there are three areas where industry have made strong submissions that motions to amend the bill have not been produced for reasons that can be discussed in detail at that time.

Mr. Forrestall: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Fisher is next.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman. My comments follow up on those of Mr. Forrestall. I have been looking at the bill and listening to the people who come here reading their briefs and trying to come to some personal conclusions about the consequences of passing this legislation and at each stage in this thinking I come to the conclusion that the ball is back in the government's court. I listened, for example, to the representatives of the labour unions describe the labour practices that they have followed on occasion in approving or disapproving trains leaving yards. That is not something that we can effect in a piece of legislation; that is a personal decision by a worker and a supervisor in relation to the law. I listened to the police and the fire people when they came here and I asked the fire people about their ability to become inspectors and I heard from them the very reasonable answer that they could only be occasional inspectors, that they will inspect these trains the way they inspect my basement: periodically they will walk in and they will look at a train and then they will walk out again.

• 2040

The Chief from Toronto made it very clear that he could not currently afford to put a man on full time in some railyard in Toronto and I presume he has the same view about the airport and about the various trucking companies. So, I have to look on the fire department with their expertise and the police department with their expertise as reinforcement, not as a main thrust, but as reinforcement to our efforts. And I presume they are valuable as a deterrent: none of the carriers wants to be caught by a policeman or a fireman in violation of the law before or after an accident but, nevertheless, in my view, that is not a strong enough deterrent.

[Translation]

Je ne saurais m'opposer, monsieur le président, à la procédure que veut adopter le secrétaire parlementaire puisque moi-même j'envisage d'étudier le projet de loi article par article. Il me serait facile de dire, «au diable votre approche bureaucratique» en réponse à une question générale, mais je ne le puis puisque j'en suis moi-même coupable. Donc, sur une échelle de 1 à 10, monsieur le président, M. Ellison peut-il me dire si le projet de loi est meilleur aujourd'hui que lorsque nous avons commencé?

Le président: Monsieur Ellison, voulez-vous risquer votre humble opinion là-dessus?

M. Ellison: Oui, monsieur le président, j'ose affirmer que le projet de loi est meilleur maintenant qu'il ne l'était lorsque nous vous l'avons présenté à l'origine. Comme l'a dit M. Bockstael, huit des motions visant à amender le projet de loi qu'il vous présente sont la conséquence directe des demandes de changements du secteur industriel. J'ai également tenté de vous expliquer que dans trois domaines où ce secteur avait formulé des recommandations très fermes, nous n'avons aucune motion visant à amender le projet de loi, et ce pour des raisons que nous pourrions discuter en détail, le moment venu.

M. Forrestall: Merci bien, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Au suivant, M. Fisher.

M. Fisher: Merci, monsieur le président. Je vais faire suite aux propos de M. Forrestall. J'ai étudié le projet de loi, j'ai écouté les témoins qui sont venus lire leurs mémoires devant nous et j'ai tenté de tirer des conclusions personnelles sur les conséquences probables de l'adoption de ce projet de loi; à chaque étape de mon raisonnement, j'en viens à la conclusion que c'est maintenant au gouvernement d'agir. J'ai écouté par exemple les représentants des syndicats décrire les méthodes utilisées, à l'occasion, pour autoriser ou refuser le départ des trains. Ce n'est pas là quelque chose que nous pouvons régir par une loi; c'est quelque chose qu'un employé et un surveillant décident dans le cadre de la loi. J'ai écouté les représentants de la police et des pompiers lorsqu'ils sont venus témoigner et j'ai demandé aux pompiers s'ils pouvaient assurer la tâche d'inspection et ils m'ont répondu, très raisonnablement, qu'ils ne pouvaient être qu'inspecteurs à l'occasion, qu'ils pourraient inspecteraient les trains comme ils inspecteraient ma cave: périodiquement, ils s'amèneront, ils examineront le train, et ensuite ils s'en iront.

Le chef des pompiers de Toronto a expliqué très clairement qu'il ne pouvait pas actuellement s'offrir le luxe de placer un homme à plein temps dans une gare de triage à Toronto et je présume qu'il est du même avis en ce qui concerne l'aéroport et les diverses entreprises de camionnage. Par conséquent, je dois envisager l'expertise du service d'incendie et du service de police comme un appoint, non pas comme l'élément principal, mais comme un appoint à nos efforts. Je présume qu'ils peuvent jouer un rôle important de prévention: aucun des transporteurs ne veut se faire prendre par un policier ou un pompier en contravention de la loi, ni avant ni après un

[Texte]

I speed, in my personal driving habits I speed, and I do not put on a safety belt hoping I will get away with it. I have an impression here from the testimony that the rail companies are going to take the same attitude: they are going to send trains down the line hoping they will get away with it. I am curious about the consequences of this because in Mississauga the train itself went a half mile off the track and that worried me. So I went to Statistics Canada and I asked the people at Statistics Canada how many people live between the town of Streetsville in the west end of Toronto and the town of Agincourt where the CPR yard is in the east end of Toronto. Within a half mile of either side of the track there are a quarter million people, in that distance.

If the Mississauga accident had happened anywhere else in the City of Toronto or in metropolitan Toronto or in Mississauga, up to a quarter of a million people would be vulnerable. I think about myself, with my personal driving habits without my seat belt, driving too fast and so on, and I think about what the labour unions say but when they get in trouble, the guy says, Roll that train, and he takes the ticket off the unsafe car and lets the car go.

What am I going to say to the 40,000 people living in my riding who are vulnerable if that accident happens again. One of those train cars in Mississauga took off like a rocket. It went 2,200 feet. The propane drove it along the ground. If it had happened somewhere else, it would have fired right into a highrise building. What do I say to the people in highrise buildings?

I have sat on this committee and I am not satisfied. I do not think the government is taking an active enough role. I would like to go back to the people in Mississauga and assure them and I do not want to presume but I assume that you would like to go back to MacGregor and make some reassurances there; Mr. Turner would like to go back to London and talk to people there. We have seen the physical evidence of these accidents.

The parliamentary secretary has said that regulation is going to be an important part of this bill and I would like Mr. Ellison to talk about that, if I may, Mr. Chairman, through you. Mr. Ellison, I would like some simple reassurances. I would like to be able to go back to Mississauga and tell the 40,000 people, who live and are vulnerable along the track, that we are doing our best to prevent this from happening again. This is an enormously technical error and the people in Mississauga do not care how we overcome these technicalities, they simply want our honest, detailed, reasoned assurances that we are overcoming them. It is not good enough that we just trust to a bunch of reinforcing players like the police or the firemen, it is not good enough that we trust in the railroads because we have heard from the labour unions what happens if we do. What are we doing? We are the enforcement people and I would like some assurances.

[Traduction]

accident, mais, à mon avis, cela ne suffit pas comme moyen préventif.

Je fais de l'excès de vitesse lorsque je conduis ma voiture... si je fais de la vitesse et si je n'attache pas ma ceinture de sécurité, c'est parce que je compte bien ne pas me faire prendre. D'après les témoignages que nous avons entendus ici, j'ai l'impression que les sociétés de chemins de fer vont adopter la même attitude: elles vont expédier les trains en espérant ne pas se faire prendre. Je suis curieux de connaître les conséquences, car à Mississauga, le train lui-même a quitté la voie ferrée sur une distance d'un demi-mille, et cela me tracassait. Je suis donc allé voir Statistique Canada et j'ai demandé combien il y a d'habitants entre la ville de Streetsville à l'ouest de Toronto et la ville d'Agincourt où se trouve la gare de triage de CP Rail à l'est de Toronto. Sur cette distance, et sur une largeur de un demi-mille de chaque côté de la voie, il y a 250,000 habitants.

Si l'accident de Mississauga s'était produit ailleurs dans la ville de Toronto ou dans le grand Toronto ou à Mississauga même, 250,000 personnes étaient en danger. Je réfléchis sur mon compte, sur ma façon habituelle de conduire, sans ma ceinture de sécurité, trop vite, etc., et je songe à ce que les syndicats nous ont dit: lorsqu'il y a des problèmes, quelqu'un dit, «En route!» et il enlève le collant qui a été apposé sur le wagon dangereux et laisse partir le train.

Que vais-je dire aux 40,000 habitants de ma circonscription qui seront en danger si ce même accident se reproduit? L'un des wagons du train accidenté à Mississauga a été lancé comme un bolide à une distance de 2,200 pieds. Le gaz propane qu'il contenait l'a propulsé à la surface du sol. Si cela s'était produit ailleurs, le wagon aurait pu exploser au milieu de tours à appartements. Que voulez-vous que je dise à ceux qui habitent là?

J'ai assisté aux séances de ce comité, mais je ne suis pas satisfait. Je ne crois pas que le gouvernement joue un rôle suffisamment actif. J'aimerais pouvoir parler aux habitants de Mississauga et les rassurer et je ne veux présumer de rien, mais je suppose que vous aimeriez retourner à MacGregor et rassurer les gens là-bas; M. Turner aimerait aller à London et faire la même chose. Nous avons vu des signes tangibles de ces accidents.

Le secrétaire parlementaire a déclaré que la réglementation constituerait un aspect important du présent projet de loi et je voudrais bien que M. Ellison nous en parle, avec votre permission, monsieur le président. Monsieur Ellison, j'aimerais avoir quelques garanties simples. Je voudrais pouvoir retourner à Mississauga et dire aux 40,000 personnes qui sont en danger le long de la voie que nous faisons tout notre possible pour que cela ne se reproduise pas. Il s'est agi d'une erreur technique et les habitants de Mississauga se soucient bien peu de savoir comment nous allons surmonter les détails techniques; ils veulent que nous leur promettions honnêtement, en détail et de façon raisonnée, que nous allons les surmonter. Cela ne suffit pas que nous fassions confiance; à des joueurs d'appoint comme les policiers ou les pompiers, cela ne suffit pas que nous fassions confiance aux sociétés de chemins de fer car les syndicats nous ont bien dit ce qui se passerait si nous le

[Text]

I have given a little speech here, Mr. Chairman. I have expressed my concern. I have been lost in these technicalities many times here, just as I am sure the people of Mississauga are lost in them, but I am not lost in my determination of one simple thing: can I go home and tell people, after these regulations and these procedures, that they are safer? That is my question, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Ellison or Mr. Charron.

Mr. Bockstael: I would like to go first, Mr. Chairman.

The Chairman: You have first choice, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, to Mr. Fisher; at the moment there exists no transportation of dangerous goods bill, and our purpose as legislators is to enact a bill that will give inspectors and the authorities the power to deal with situations like that. Throughout the different discussions it has had over the last while this committee has confused many things, as much as the red book the railroad uses. We are not rewriting the red book at this point in time and we are not dealing with other authorities where the navigation laws enter into it or where the atomic energy laws come into effect. We are dealing with a bill that is here for the third time and which has been refined and has gone through the crucible many times, and we are looking to putting something on. We do not expect at the first issue that it is going to be perfect and end-all to the situation; for that we have a mechanism of amendment. But it is the basis on which we can set something in place and I feel that you can, after this bill is enacted and regulations ensue, assure your people that there is an ongoing effort to make their territory safer in the light of transportation of dangerous goods.

Mr. Fisher: I am just going to interrupt you for a second, if I may. I know it is very rude in parliamentary procedure but I am concerned about one or two things here. Again, I just want to put my concern on the record.

It is like two ships passing in the night; we are missing the message here. If this bill has been around for three or four years then the people in the department, at the CTC and at the railroads have known what we have wanted to do and according to what I can observe, they have not brought in the mechanism to do what we want in advance; they have not brought in the regulations. We hear about inspectors being dropped off, we hear about employees at the railroads being dropped off, we hear about unsafe practices in various areas being incurred.

The fact that the bill has been around three years, I know about that. I find it encouraging that we are doing it. I welcome it. But I find it discouraging that we have not had a concomitant response from people who were enacting these intentions. I have the sense that a peanut game is going on,

[Translation]

faisons. Que faisons-nous? C'est à nous de voir à l'application des règlements et je voudrais des garanties.

Monsieur le président, je viens de faire un petit discours. J'ai fait part de mes préoccupations. Bien souvent, je me suis perdu dans tous ces aspects techniques, ainsi d'ailleurs, j'en suis certain, que les habitants de Mississauga, mais il est une chose à propos de laquelle je suis fermement déterminé: je veux pouvoir dire à mes électeurs qu'ils seront plus en sécurité une fois que ces règlements seront appliqués et une fois que ces procédures seront établies. Monsieur le président, c'est cela que je voudrais bien savoir.

Le président: M. Ellison ou M. Charron.

M. Bockstael: Monsieur le président, permettez-moi de prendre la parole le premier.

Le président: Vous êtes le premier à choisir.

M. Bockstael: Monsieur le président, il n'existe pas à l'heure actuelle de loi sur le transport des produits dangereux et, en tant que législateurs, nous voulons adopter une loi qui donnera aux inspecteurs et aux autorités la possibilité de résoudre les problèmes qui se poseront. On a fait beaucoup de confusion, au Comité, du fait des discussions de ces derniers temps, et la confusion est peut-être la même que celle qui a régné concernant le livre rouge des chemins de fer. Nous ne sommes pas en train de rédiger un nouveau livre rouge et il ne s'agit pas de traiter avec d'autres autorités à propos des lois sur la navigation ou à propos des lois sur l'énergie atomique. Nous sommes saisis d'un projet de loi qui est présenté pour la troisième fois, qui a été amélioré, qui, maintes fois, a été remis sur le métier. Nous ne nous attendons pas à ce qu'il soit parfait, à ce qu'il permette de résoudre tous les problèmes; c'est la raison pour laquelle nous avons le mécanisme des amendements. Quoi qu'il en soit, c'est la base qui nous permettra de mettre certaines mesures en place et, une fois que la loi aura été proclamée et que les règlements d'application auront été promulgués, vous pourrez assurer à vos électeurs que l'on cherchera à renforcer leur sécurité en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses.

M. Fisher: Permettez-moi de vous interrompre. Je sais que cela est loin d'être conforme aux usages parlementaires mais il y a deux points qui me, tracassent et encore une fois, je tiens à le faire consigner.

Il semblerait que le message n'est pas compris. Le présent projet de loi est à l'étude depuis trois ou quatre ans et il me semble donc qu'au ministère, à la CTC, dans les sociétés de chemins de fer on sait ce que nous voulons mais, d'après ce que j'ai pu observer, on n'a pas élaboré les mécanismes nécessaires pour nous donner satisfaction, on n'a pas élaboré de règlements. Nous entendons parler d'inspecteurs et de cheminots qui sont mis à pied, nous entendons parler d'un manque de sécurité dans diverses régions.

Je sais que le projet de loi est à l'étude depuis trois ans. J'estime que cela est fort encourageant et j'en suis ravi. Cependant, je suis découragé de voir que ceux qui sont chargés de rédiger des lois ne nous ont pas encore donné satisfaction. Il semble que l'on soit en train de jouer à un petit jeu d'entre-

[Texte]

that we have three peanuts out there—we have the bill, we have the regulations and we have money—and every time you pick up one peanut, the shell is over underneath some other one. I would like a straight answer. Are we going to, by passing this bill, see a subsequent set of regulations that enact its intent? I do not want this bill to be held up either by my comments now or by anybody else's. I think it is a great launching pad, but it must strike everyone that we have been waiting a long time for the launching pad when we could have been catching up on a few other areas, and I have not heard that in this committee. I do not expect an answer to that; those are my observations.

Mr. Bockstael: The drafting of the bill is the result of a lot of work and research, and I think it is not quite appropriate to say that the ones who are drafting the bill are not doing what we want done today. There has been a lot of direction and the bill follows the formal and standard way of preparing a bill, adapting it to the current situation and in due course . . . We were told at the beginning that this is the umbrella bill that is going to apply across the nation with the co-operation of the various provinces. There are some 1,400 pages of regulations and we would be here until Christmas if we, as a legislative body, were going to go over each line of regulation. There are going to be amendments worked out in the subsequent drafting and correlating of regulations in the passage of a bill in the House of Commons.

• 2050

Mr. Fisher: Mr. Chairman, I do not want to harry at this point unduly. I simply want to make my point that I think at the time while various ministers of transport of both parties have been supposedly struggling with this, then both parties, with their own policies, have been watching the regulations get watered down to the point where they can affect a bill. I worry, because every time we turn around in this committee we are told that the regulations and the enforcement are the real kernels, the real crucial points. We have provided the general launching pad, and I think the parliamentary secretary has described that very eloquently. I think he has put the principles of the bill into great perspective here, but I do not think he has necessarily gone on and shown that we are safeguarded in the regulations. That is my only point and I would like to conclude with that. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): . . . I do not think I have spent as much time on any act as I have on this, granted my time in Parliament. Over these holiday weeks I took Bill C-18 home and went through it clause by clause, checking the briefs and making notes on the blank pages, and one thing and another. One of the things that concerned me most was . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Reid. Are you . . .

[Traduction]

pique-et-soleil à trois éléments: le projet de loi, les règlements et l'argent mais, pour ma part, je voudrais bien avoir une réponse directe. Une fois que le présent projet de loi sera adopté, va-t-on élaborer une série de règlements pour en appliquer les intentions? Je ne voudrais pas que l'adoption du projet de loi soit retardée par qui que ce soit. Ce projet de loi constitue un rampe de lancement que nous attendons depuis longtemps, alors que nous aurions pu rattrapper notre retard dans plusieurs autres domaines, et cela, on ne l'a pas dit au Comité. Je ne m'attends pas à ce que vous me donniez une réponse à ce propos, ce ne sont là que quelques commentaires.

M. Bockstael: La rédaction du projet de loi a été le résultat de beaucoup de travaux et de beaucoup de recherches et je ne pense pas qu'il conviendrait de dire que ceux qui ont été chargés de sa rédaction ne sont pas allés dans le sens que nous voulons aujourd'hui. Les orientations ont été données et le projet de loi suit le cheminement habituel des projets de loi et, au moment opportun . . . au début, nous avons appris que le projet de loi allait s'appliquer dans l'ensemble du pays, avec la collaboration des provinces. Il y a près de 1,400 pages de règlements et nous serions ici jusqu'à Noël s'il nous fallait en étudier chaque ligne. Les nouveaux libellés et les amendements connexes vont intégrer les modifications sur les divers domaines et j'estime en fait que vous êtes en train d'espérer trop, vu que nous n'en sommes qu'à l'étape de l'étude du projet de loi à la Chambre des communes.

M. Fisher: Monsieur le président, je ne cherche pas à harceler qui que ce soit sans raison. Je veux simplement dire que plusieurs ministres des transports, des deux partis, se sont paraît-il attaqués à ce problème, mais, avec leur politique, les deux partis ont laissé les règlements perdre leur mordant au point qu'ils risquent de ne plus avoir aucune incidence. Je m'inquiète de la situation parce que souvent on nous dit au Comité que l'application des règlements constitue le point essentiel. Nous avons maintenant la rampe de lancement, et j'estime que le secrétaire parlementaire l'a décrite avec beaucoup d'éloquence. Il a placé les principes du projet de loi dans la perspective qui convient mais je ne pense pas qu'il nous ait prouvé que les règlements vont assurer notre sécurité. C'est tout ce que je voulais dire et je vais m'en tenir là. Monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Fisher.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): . . . depuis que je suis député, jamais je n'ai passé autant de temps sur un projet de loi que sur celui-ci. Pendant les dernières vacances, j'ai pris le projet de Loi C-18 avec moi et je l'ai étudié article par article, j'ai analysé les mémoires, j'ai pris des notes et ainsi de suite. L'une des choses qui me tracassent le plus, c'est le fait que . . .

Le président: Monsieur Reid, Je vous prie de m'excuser. Voulez-vous . . .

[Text]

Mr. Reid (St. Catharines): I want to touch on the philosophy following on the words of Mr. Fisher and the parliamentary secretary.

The Chairman: My only problem is that you are cutting your colleague out.

Mr. Reid (St. Catharines): Okay.

Mr. Ellis: I will switch, if I may.

The Chairman: Okay, that is fine with me.

Mr. Reid (St. Catharines): My concern is the philosophy and, really, Mr. Chairman, Mr. Parliamentary Secretary, that question is one of practicalities. I wonder if the parliamentary secretary, having been now briefed by the department, having reviewed the submissions of the industry and segments of industries, whether he can tell us again what his approach to the drafting of this proposed act is as it relates to the provincial regulations, because many of these people in their submissions felt that this would be a national set of regulations and it would be a great fail-safe organization once it is passed.

I recognize that he has found difficulty in phrasing it but the operators were very much concerned with respect to in-house operations and the effect on in-house operations, so that we are again concerned with the practicalities: Are we going to put manufacturers out of business; How does it really adversely affect the carriers; And, basically then, is the philosophy of the department going to be one of safeguarding the public through these lines of transport, whether it is rail or road travel? If we are talking about other than rail, we have to concern ourselves again with provincial regulations and road transport, and we are concerned with a much larger number of persons through metropolitan areas than those within the half mile of railway tracks.

And so, my question to you, Mr. Parliamentary Secretary, is: What priority considerations did you and your ministry give in the drafting of the bill itself?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: To Mr. Reid, I think highest priority was given to the concern of safety of the public and the protection of the environment, that was of the highest priority. It is the result of long negotiations between the federal government and the authorities in the various provinces who agree that if we are involved in trans-continental transportation, where you cross from Ontario into Manitoba and on into Saskatchewan, there has to be a relationship, a continuity of regulations, that applies equally in all of the provinces. With their concurrence and after our administrators met with their counterparts in the provinces, they have reached concurrence in drafting this bill to the extent that it has. It is not a case of the federal governments imposing its will on the provinces. The provinces will accept this bill and adapt it and make sure that there is no redundancy or conflict with existing legislation in their's. After a year, it is agreed, the federal regulations will supersede any of the provincial ones or an agreement will be reached between the federal and the provincial and any conflicting regulations will be resolved.

[Translation]

M. Reid (St. Catharines): Je voudrais parler des principes, maintenant que nous avons entendu M. Fisher et le secrétaire parlementaire.

Le président: Le problème est que vous empêchez votre collègue de prendre la parole.

M. Reid (St. Catharines): Très bien.

M. Ellis: Si cela convient, je veux bien lui céder ma place.

Le président: Bon. Je n'y vois pas d'inconvénient.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, ce qui me tracasse, c'est le principe et j'estime qu'il repose en fait sur les aspects pratiques. Le secrétaire parlementaire a été informé par le ministère, il a examiné les mémoires du secteur privé et je voudrais qu'il nous dise maintenant comment il envisage de libeller le projet de loi par rapport aux règlements provinciaux parce que, dans leurs mémoires, la plupart de nos témoins ont fait valoir que ces règlements valables pour l'ensemble de la nation constitueront en quelque sorte un système ainsi défail- lante une fois qu'ils auront été adoptés.

Bien qu'ils aient eu des difficultés à s'exprimer, les conducteurs se sont montrés profondément préoccupés par les incidences sur les activités internes; donc là encore, il s'agit des aspects pratiques. Allons-nous acculer les fabricants à la faillite? Dans quelle mesure cela a-t-il une incidence néfaste sur les transporteurs? En fait, le ministère a-t-il pour principe d'assurer la sécurité du public pour ce qui est de ces divers modes de transport, qu'il s'agisse du rail ou de la route? S'il ne s'agit pas des chemins de fer, il nous faut tenir compte des règlements provinciaux en ce qui concerne le transport routier et il y a beaucoup plus de gens qui habitent dans les agglomérations métropolitaines que le long d'un demi-mille de voie ferrée.

Monsieur le secrétaire parlementaire, je me permets de vous poser la question suivante: quels sont les facteurs auxquels vous avez accordé la plus grande priorité lors de la rédaction du projet de loi?

Le président: M. Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur Reid, c'est à la sécurité du public et à la protection de l'environnement que nous avons accordé la plus haute priorité. A la suite des longues négociations qui se sont déroulées entre le gouvernement fédéral et les responsables des diverses provinces nous avons convenu que, pour le transport transcontinental, il fallait que les règlements s'appliquent de façon continue, qu'ils s'appliquent également dans toutes les provinces. Le présent projet de loi a donc été rédigé après que les responsables de nos services se furent mis d'accord avec leurs homologues provinciaux. Il ne s'agit pas d'une situation où le gouvernement fédéral impose ses volontés aux provinces. Les provinces accepteront ce bill, l'adapteront et s'assureront qu'il n'y aucun chevauchement ni de conflit avec leurs propres lois existantes. Il a été convenu qu'après un an, les règlements fédéraux primeront sur tous règlements provinciaux ou une entente serait conclue entre les deux parties et toute question de règlement sera réglée.

[Texte]

• 2055

The question that was brought up very frequently by manufacturers: Does this mean that an inspector for transportation is going to come in and tell us what we can do in our plants? That is a stretch of the imagination. Because plants are already governed by provincial departments of labour, provincial departments of health and factory regulations, there is no intent of an inspector's going in there and telling them how they are going to do things and how they are going to operate their plants. As was pointed out to Mr. Forrestall, transport begins when the material is ready for shipping, except that rather than slash open a container to see how it was packed, it would be easier for an inspector to watch their doing the packing, if I may suggest that.

I hope I have addressed your three questions. You talked about interprovinces, in-house and what the priorities were to safeguard the public. Did I miss anything?

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I cannot say I agree altogether with the last comment, particularly, because you own amended definition does allow for inspections leading up to the loading and the handling, and it would include, in my opinion, but I will reserve that until we question the matter clause by clause.

But if I have a moment left on this intervention, then may I ask the Parliamentary Secretary with respect to appeal procedures, or would you prefer again to leave this until we reach that clause. But I did not see a clause on it in the first place. So how will it be introduced at this stage?

Mr. Bockstael: We have not amended the question of appeal procedures specifically because under the terms of an inspector, an inspector would act more in an emergency situation. To come back and appeal his decision in many cases would be tantamount to the case when a policeman stops someone for committing an offence and say, well, we cannot judge upon this offence or give him a ticket until the offender has the right to appeal.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I rather gather that in the first comment of the Parliamentary Secretary he did find difficulty in finding suitable terminology with respect to appeal procedures. But they have found in other legislation. Even in the case of the policeman who stops anybody there is always a recourse by some means or other to appealing the action taken by that policeman. I would hate to have this legislation left from the point of view that there is no appeal procedure here to the action or the ruling of an inspector.

The Chairman: Mr. Bockstael. Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, I wonder if I might just comment very briefly at this stage. There is, of course, always the appeal to the courts in our system of law. But the reason we would find it difficult to have a standard appeal position is that, whereas in other areas where a decision of an inspector or an investigator is not of a matter of urgency an appeal provision is operable, in a situation where an inspector has to make a decision that relates to an urgency, to an emergency, and his decision can be appealed in the sense that it can be withheld, then he really does not have the power to make that

[Traduction]

Très souvent, les fabricants ont demandé si cela signifiait qu'un inspecteur de transport pourrait leur dire quoi faire dans leur usine. Ce n'est pas cela du tout. Aucun inspecteur ne s'immiscera dans les usines puisqu'elles relèvent déjà des ministères provinciaux du travail, de la Santé, et des règlements sur les usines. Comme on l'a dit à M. Forrestall, le transport commence lorsque la marchandise est prête à être livrée, sauf qu'au lieu d'éventrer un conteneur pour vérifier l'emballage, il serait plus facile qu'un inspecteur suive le processus.

J'espère avoir répondu à vos trois questions. Vous avez parlé des questions interprovinciales, internes et des priorités quant à la protection du public. Ai-je oublié quelque chose?

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, je ne suis pas d'accord quant au dernier commentaire, puisque votre propre définition modifiée permet de faire l'inspection du processus aboutissant au chargement et à la manutention, mais je vais attendre l'étude article par article pour en discuter.

S'il me reste deux minutes, puis-je poser une question au secrétaire parlementaire, portant sur les procédures d'appel ou préférez-vous attendre que nous arrivions à cet article? Toutefois, je n'ai vu aucun article sur le sujet. Comment l'introduira-t-on à ce stage-ci?

M. Bockstael: Nous n'avons apporté aucune modification précise à la question des procédures d'appel parce que, selon son mandat, l'inspecteur n'agirait qu'en cas d'urgence. S'il était question d'appel de cette décision, dans beaucoup de cas cela reviendrait à dire qu'un policier ne pourrait arrêter un contrevenant parce qu'il a le droit de faire appel.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, j'en déduis du premier commentaire du secrétaire parlementaire sur le sujet qu'il a de la difficulté à trouver les termes propres. Toutefois, le libellé existe dans d'autres lois. Même dans le cas d'une arrestation, il est toujours possible de faire appel d'une façon ou d'une autre. Je ne voudrais pas que cette loi ne contienne aucune disposition d'appel, face aux mesures ou aux décisions de l'inspecteur.

Le président: Monsieur Bockstael. Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, je vais commenter brièvement. Bien sûr, il y a toujours les cours d'appel qui font partie de notre système légal. La raison pour laquelle nous trouvons qu'il est difficile d'inclure une disposition d'appel, c'est que l'inspecteur doit agir dans une situation d'urgence, si un appel peut reporter sa décision, cela équivaut à lui enlever le pouvoir de décision et à l'empêcher d'agir en cas d'urgence. Je suis sûr que M. Ellison aura quelque chose à ajouter. Il y a de nombreux autres dispositions de ce bill qu'une procédure d'appel normale rendrait inefficaces.

[Text]

decision and the emergency cannot be coped with. Mr. Ellison, I am sure, can add to this. There are several other areas where in this bill and in this kind of activity a standard appeal provision might in fact make that part of the bill inoperable.

• 2100

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. As Mr. Charron has said, the range of activities an inspector may be involved in under this bill, is such that a standard appeal provision would really not be appropriate. There is, as he has said, always the standard appeal to a court; that is to say, to obstruct an inspector by preventing him from doing something if they had thought the inspector was really wrong. If the inspector wished to pursue that, the court would determine whether or not the inspector was right and reasonable in his actions, which is always what governs his behaviour.

There is, of course, always the informal appeal procedure, which indeed is very often the one made formal in legislation. You get on the phone to the inspector's supervisor and state that you have a problem. However, if you formalize that procedure by putting it in the bill, that procedure itself becomes a quasi-judicial procedure which itself is appealable in the courts. So, you just introduce an appeal procedure on another appeal procedure, which would be very binding in this area. This is why we have not responded to industry's suggestions in these.

I might suggest that in the case of occupational health and safety, the Ontario government, for example, or the Canada Labour Code, has stated an appeal procedure. The kind of thing that might happen there is that an inspector could enter a plant and take an atmospheric measurement and determine that the amount of dust in the air exceeds norms. So, they shut the plant down and demand a new air filtration system be placed in. All of these may take many months to comply with; may cost many millions of dollars for an inspector's instructions as such, to be appealed. It may be quite legitimate.

However, where an inspector, for example, finds there is a leak in a tank car, and orders that tank car put on the siding and not proceeded with, you do not wish to have an appeal procedure that, in effect, could stay that activity. This is where we have had trouble responding to industry's concerns, because they feel the appeal procedure concepts they have in mind are not appropriate to a transportation environment involving dangerous goods.

The Chairman: Mr. Reid, final question please.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I do not want to delay the review clause by clause, because I think it is the important aspect to get on with the proposed amendments to Bill C-18 itself. However, I wonder if the Chair could indicate somewhere, since this is one that has not been submitted—it is not part of the bill now—somewhere we might discuss the question of appeal procedure further at some later time.

The Chairman: There is nothing really to prevent it, Mr. Reid, when we come to that particular clause in the bill.

[Translation]

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. M. Charron l'a déjà dit, la nature des responsabilités d'un inspecteur aux termes de ce bill pourrait rendre nulle toute disposition prévoyant une procédure d'appel. Comme il a également signalé, on peut toujours avoir recours à l'appel devant les tribunaux pour empêcher un inspecteur de continuer à exercer des fonctions douteuses. Il incomberait alors aux tribunaux de décider des motifs des actions de l'inspecteur. Celui-ci se conduirait, évidemment, en fonction du jugement rendu.

La procédure d'appel informelle prend souvent force de loi en vertu de mesures législatives. On peut aviser le supérieur d'un inspecteur d'un problème qui se présente. Toutefois, une procédure entérinée dans un projet de loi devient quasi-judiciaire et peut faire l'objet d'appel devant les tribunaux. Ainsi, on pourrait interjeter appel sur appel, ce qui gênerait sérieusement le domaine des transports. Voilà la raison pour laquelle nous n'avons pas réagi aux propositions qui nous sont parvenues de l'industrie à ce sujet.

Ici, je dois signaler que le gouvernement de l'Ontario ou le Code canadien du travail ont établi une procédure d'appel pour les questions d'hygiène et de sécurité au travail. Ainsi, un inspecteur peut, à la suite d'analyses de l'air ambiant, décider que la quantité de poussière dans une usine dépasse les normes prévues. L'usine est fermée par la suite en attendant l'installation d'un nouveau système de filtration. Il faudra plusieurs mois avant de pouvoir respecter les normes, ce qui coûtera des millions de dollars pendant que l'appel de la décision de l'inspecteur est entendu. Il y aura peut-être gain de cause.

Cependant, dans le cas d'un inspecteur qui trouve une fuite dans un wagon-citerne et qui exige qu'on le mette sur une voie de garage, on ne voudra pas de procédure d'appel pouvant contrecarrer cette décision. Justement, à cet égard, le secteur industriel croit que la procédure d'appel envisagée ne cadre pas avec le domaine du transport des marchandises dangereuses.

Le président: Monsieur Reid, ce sera votre dernière question.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, je ne tiens pas à retarder l'étude article par article car je crois qu'il importe énormément de procéder aux délibérations des amendements proposés au Bill C-18. Néanmoins, puisque cette question d'appel ne figure pas dans le bill actuel, le président pourrait-il nous indiquer si l'on aura l'occasion d'en discuter ultérieurement?

Le président: Monsieur Reid, rien ne l'empêchera lors de l'étude de l'article approprié dans le bill.

[Texte]

Mr. Reid (St. Catharines): Well, I am saying there is not such a clause in the bill.

An hon. Member: We could move that such a clause be inserted.

The Chairman: Yes, or a member can propose an amendment.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Maltais.

M. Maltais: Monsieur le président, avant de permettre à ce projet de loi un essai loyal, autant le projet de loi que sa réglementation, j'aimerais savoir de la part des fonctionnaires du ministère dans quelle mesure les gens qui sont concernés par l'application de ce projet de loi et de sa réglementation sont d'accord avec dans l'ensemble? Est-ce que vous avez réussi à obtenir un consensus de la part de vos gens, qu'on sent vraiment que le projet de loi correspond à des besoins réels et qu'au niveau de son application c'est un projet de loi qui est fonctionnel et qui sera fonctionnelle?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, monsieur Maltais, nous avons constaté lors des représentations qui ont été faites que la majorité des soumissions sont en faveur ou supportent les propositions du projet de loi. Quelques-unes des représentations, tout en appuyant le bill, avaient certaines réserves à formuler quant à quelques articles. Nous avons tenu compte de cela. Mais, malgré tout, on nous a d'abord indiqué qu'un tel projet de loi devrait être adopté le plus tôt possible.

Le président: Monsieur Maltais.

M. Maltais: Ma deuxième question est la suivante. À combien avez-vous évalué le coût d'une telle loi au niveau de l'opération pour le ministère? J'imagine que l'on aura besoin de fonctionnaires supplémentaires, ainsi que d'équipement additionnel. Lorsque vous avez évalué ce que cela coûterait, tant pour le gouvernement que pour l'industrie privée, à combien cela se chiffre-t-il?

M. Bockstael: Peut-être que les fonctionnaires pourront vous donner des renseignements à ce sujet. Ce que je dois vous dire c'est que à cause de lois semblables dans les provinces il y a déjà des inspecteurs et du personnel en poste pour cela. Il n'y aura pas tellement de doublages pour ces services-là sauf qu'il faudra certainement d'autres inspecteurs ou fonctionnaires. Mais c'est en redistribuant les postes que nous avons, ou en les déployant d'une façon différente, que la loi sera mise en vigueur. Je vais demander à M. Ellison de nous dire quels sont les prévisions du ministère sur le plan financier.

Mr. Charron indicates that he may be able to give us information as to the cost of implementing such a bill and enforcing it, and I would like now to ask him to speak.

The Chairman: Mr. Charron.

Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, à partir des activités courantes et en termes de dollars d'aujourd'hui, nous croyons qu'il est possible de mettre en vigueur cette loi, lorsqu'elle sera loi, à partir des effectifs qui existent déjà. Par ailleurs il faut

[Traduction]

M. Reid (St. Catharines): Justement, il n'y a pas d'article prévoyant cette procédure.

Une voix: Nous pourrions en proposer un.

Le président: Oui, à l'aide d'une motion d'amendement.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Maltais.

Mr. Maltais: Mr. Chairman, before giving this bill and its regulations an honest try, I would like to know to what extent the officials in the Department who have been involved with the application of this bill agree with its provisions? Is there a consensus that this bill really corresponds to existing needs and that it will be functional when applied?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, Mr. Maltais, when representations were made by the majority of people supporting the provisions of the bill, there were reservations expressed about certain clauses. We took them into account. Nonetheless, it was indicated to us at the beginning that this bill should be passed as soon as possible.

The Chairman: Mr. Maltais.

Mr. Maltais: Here is my second question: what are your estimates of the cost to the department of the implementation of this legislation? I imagine that additional staff and equipment will be necessary. In the final analysis, how much will all this cost the government and industry?

Mr. Bockstael: Perhaps my official could give you a reply to that question. I must point out to you that because of similar legislation in the provinces, the necessary staff and inspectors are already available. There will not be too much overlapping of services, even though a few additional inspectors or officials may be needed. For the most part however, the Act will be implemented by redistributing or reassigning existing positions. I will ask Mr. Ellison to tell us what the departmental estimates are.

Monsieur Charron m'indique qu'il peut nous fournir des données portant sur le coût de la mise en œuvre et de l'application d'une telle loi. J'aimerais l'inviter à prendre la parole maintenant.

Le président: Monsieur Charron.

Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, we feel that, from both a physical and financial point of view, it will be possible to enforce this legislation, once it has been passed, with existing resources. It should also be pointed out that, over the last two

[Text]

quand même noter que le ministère a mis sur pied au cours des deux dernières années un centre de transport de marchandises dangereuses, qui a un service d'urgence de 24 heures et qui fournit des programmes de formation aux intéressés, c'est-à-dire aux diverses agences fédérales et provinciales, et qui enfin produit de l'information à distribution assez générale sur les marchandises dangereuses . . . et tout cela au coût d'environ, car je n'ai pas les chiffres exactes, d'environ un million de dollars par année. Pour la mise en vigueur de la loi qui se fera par le truchement des agences déjà en place, nous estimons qu'avec les programmes de formation qui leur auront été donnés, qu'avec les systèmes d'information que nous avons déjà mis sur pied, les standards et la réglementation qui découlera de ce projet de loi, ces gens seront de beaucoup en meilleure mesure d'augmenter le niveau de sécurité, si vous voulez, dans les divers modes de transport. Il ne sera pas nécessaire d'augmenter sensiblement les effectifs. Ceci, évidemment, présume que les provinces qui par leurs accords, lorsque ces accords seront conclus, avec le gouvernement fédéral, pour la mise en vigueur de la loi, auront les programmes de formation et mettront en application ces programmes de formation que nous leur aurons donnés, et que les personnes en place pourront en fait appliquer la réglementation, les normes et les standards qui découlent de la loi.

Le président: Monsieur Maltais.

M. Maltais: C'est une question additionnelle . . . Est-ce que cette même réglementation ou est-ce que cette loi peut s'appliquer de la même façon pour des compagnies de chemin de fer privées. Je pense dans notre région, à Sept-Iles, où on a le QNS & L qui est une ligne de chemin de fer privée de 385 milles. Est-ce que cette loi s'applique aussi aux traversiers-rail?

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, certains chemins de fer au Canada et certains traversiers aussi sont de compétence provinciale alors que d'autres sont de compétence fédérale. Lorsqu'il s'agira d'un chemin de fer ou d'un traversier qui relève de la juridiction provinciale, la province devra être d'accord et signer une entente avec le gouvernement fédéral, la loi s'appliquera alors.

Nous savons, à la suite de nombreuses consultations que nous avons eues avec toutes les provinces, qu'elles souhaitent toutes mettre en vigueur les dispositions de ce projet de loi.

M. Maltais: Merci.

Le président: Merci, monsieur Maltais.

Mr. Ellis, Please.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I am going to be extremely brief. I have put my notes away simply because I think tomorrow we will be entering into clause by clause and that probably will be sufficient time to comment briefly on some of the changes that have been made.

I think it is fair to say that the changes that have been made as a result of representations made by industry and other groups have been reasonably well received, reasonably well heeded. The bill is a considerably better bill than it was two parliaments ago. I would be less than human if I were not

[Translation]

years, the department has set up a dangerous goods centre with an emergency twenty-four hour service providing training programs to the various provincial and federal agencies as well as general information on the handling of dangerous goods. Although I do not have the precise figures with me, I believe that the total cost is approximately \$1 million per year. This bill would be enforced through existing agencies. We feel that the training programs they will undergo, as well as the information systems we have already established and the standards and regulations consequential on the enactment of this bill, will mean that these people will be in a much better position to improve security levels in various methods of transportation. Therefore, it will not be necessary to make any drastic increases in resources. This, obviously, presupposes that the provinces, once the agreement for the application of this bill has been concluded with the Federal Government, will implement these training programs we will provide and that the people responsible will be able to enforce the regulations and standards provided for in the Act.

The Chairman: Mr. Maltais.

Mr. Maltais: One additional question. Will these regulations and this legislation apply equally to private railway companies? I am thinking of my particular region of Sept-Iles, where the QNS & L operate a private 385 mile, railroad system. Will the legislation also apply to ferry crossings?

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, some railroads and some ferries in Canada come under provincial jurisdiction while others come under Federal jurisdiction. For railways or ferries coming under provincial jurisdiction, the province in question must sign an agreement with the Federal Government before the legislation can apply.

The numerous consultations we have had with all the provinces have demonstrated that they all want to apply the provisions of this bill.

Mr. Maltais: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Maltais.

M. Ellis, s'il vous plaît.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Mes commentaires seront très brefs. J'ai mis mes notes de côté car nous entreprendrons l'étude article par article dès demain, ce qui devrait me donner le temps de commenter brièvement quelques-uns des changements proposés.

Il serait juste, à mon avis, de déclarer que les changements faits à la suite d'instances présentées par l'industrie et par d'autres groupes intéressés ont été assez bien reçus, assez bien écoutés. Ce bill a été sensiblement amélioré depuis les deux législatures précédentes. Ce serait nier la faiblesse humaine

[Texte]

partisan enough to say that the quantum leap took place the second time the bill went around, under the chairmanship of the Committee.

Mr. Forrestall: I notice that some hon. members clapped.

Mr. Ellis: However, Mr. Chairman, the changes that are here I think reasonably represent some of the representations that were made to us, and we will get into the clause by clause tomorrow.

I want to be critical of only one thing and I want to be critical of this Committee; in so doing, Mr. Chairman, I do not mean this to you personally. I have been critical in the past, and I will continue to be so, of the view that a number of members of Parliament should sit through all of the sessions that we have had on this extremely complex piece of legislation without sufficient support staff. I have sat in committees where we have had staff such as is available from the parliamentary library, which can take each day's submission, digest it, précis it, and give it to us the following day in a manner that we can understand and in a manner that follows a pattern, so that at the end of deliberations such as we have had over the past weeks a member can sit down, even if he has missed, as I have, one or two meetings, look back and see, in layman's language, what was presented to us and what it means. Here we are faced now with changes to the bill and I frankly do not know. Mr. Forrestall asked if there are any substantive changes, if any substantive requests were made. You are a very honest-looking man, Mr. Chairman, but I do not know whether to trust you or your colleagues in saying whether or not they were made. I do not know.

I suggest, Mr. Chairman, and I will end on this note, that until the committee system gives members of Parliament, particularly on the opposition side, the expert support that is necessary to deal with these complex pieces of legislation, we are not capable of doing our job. I do commend you; I think what has happened looks to be on the surface a good job or a fair response to those presentations, but I do not know that.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. I believe we can almost consider that a point of order, a question of privilege, and I believe Mr. Penner would like to comment on it. I may have a brief comment myself.

Mr. Penner.

Mr. Penner: Mr. Chairman, Mr. Ellis' comments are not of course related to the bill directly, but I think most members of Parliament are sympathetic with the point raised by Mr. Ellis. We all want to see the committee system strengthened to be more effective, and we want to see the opportunity for members to contribute in the most significant way to whatever is substantially before the committees. I have only one point to make that differs slightly from the one made by Mr. Ellis, and that is his use of the verb "give". Committees do not have to be given anything, committees take. If we want some expert advice, if we want to hire a counsel or other people who can assist us in our work, there is a very simple route to follow. I am surprised, really, that Mr. Ellis would raise this problem so late in the day, when we are on the verge of doing clause by clause; surely this is something that you raise at the very

[Traduction]

que de ne pas signaler le bond accompli par ce projet de loi aussitôt qu'il a été renvoyé à ce Comité.

M. Forrestall: Je vois que quelques députés applaudissent.

M. Ellis: Toutefois, monsieur le président, les amendements proposés reflètent les instances que nous avons entendues. Nous allons entreprendre l'étude article par article dès demain.

Cependant, j'ai un seul reproche à faire et il concerne ce Comité. Je ne veux pas vous critiquer personnellement, monsieur le président. J'ai déjà trouvé à redire au fait que plusieurs députés doivent assister à toutes ces séances sur un projet de loi extrêmement compliqué sans un personnel de soutien suffisant. J'ai assisté à des comités où des gens détachés par la bibliothèque du Parlement prenaient des notes sur les exposés de la journée, les analysaient, en faisaient le résumé pour nous donner un texte aisément compréhensible le lendemain. Cela permettait au profane de comprendre les délibérations d'un comité, même s'il avait manqué quelques séances. Maintenant, on propose ces amendements au bill et, en toute sincérité, je les comprends mal. M. Forrestall a déjà demandé si on a proposé des changements de fond. Vous avez l'air d'un homme sincère, monsieur le président, mais je ne sais pas si je dois croire les réponses que vous et vos collègues nous avez données. Je ne sais pas.

Pour terminer, monsieur le président, je tiens à dire que tant que les députés, surtout ceux de l'opposition, ne seront pas aidés par des spécialistes dont l'intervention est indispensable pour ces projets de loi compliqués, nous ne serons pas en mesure d'accomplir nos tâches. Toutefois je vous félicite; à première vue ces modifications semblent tenir compte des objections que nous avons entendues, mais je suis mal placé pour en juger.

Le président: Merci, monsieur Ellis. Vos commentaires constituent plutôt un rappel au règlement ou une question de privilège; je crois que M. Penner veut se prononcer là-dessus. J'aurai peut-être quelque chose à ajouter moi-même.

Monsieur Penner.

M. Penner: Monsieur le président, bien que M. Ellis n'ait pas parlé directement du bill, je crois que les députés partagent pour la plupart les opinions qu'il a exprimées. Nous voulons tous que le système des comités soit renforcé pour être plus efficace et que les membres aient l'occasion de participer le plus utilement possible aux délibérations des comités. Je suis d'accord avec M. Ellis à un détail près. Les comités n'ont pas à attendre que l'on leur accorde les services de spécialistes. S'il nous faut les conseils techniques, s'il faut embaucher un conseiller juridique ou d'autres personnes pour nous aider à accomplir notre tâche, la procédure est très simple. Vraiment, je m'étonne de ce que M. Ellis soulève un problème pareil au moment où nous entreprenons l'étude article par article. C'est une question qu'il aurait fallu poser au tout début. En commençant l'étude d'un bill aussi complexe que le Bill C-18, tout

[Text]

outset. When you begin a bill as complicated as C-18, any member is free to seek the support of the other members in that committee and say: We are going into some difficult territory, Mr. Chairman, and we had better get some help. The procedure is very simple, the chairman of the committee goes to the House in a report and he says to the House of Commons: In order for us to do the work that you have assigned to us we need some help, and this is what we require. That is in the report. There is ample precedent for getting all the assistance and all the help that committees need to carry out the work.

• 2115

The only point I want to conclude on, Mr. Chairman, is that it is high time, in this parliamentary system, that members of Parliament quit whining and crying about not being able to carry out their jobs—not suggesting that Mr. Ellis did that, of course, but . . .

Mr. Forrestall: Oh, no, you are going a little bit too far.

Mr. Penner: No, no, not that he did, no, no, but members do complain and grieve about the lack of facilities they have to carry out their job, when we have the facilities there if we will take them. I have seen many committees function very very efficiently because they have grabbed what they needed and they have served Parliament better because they did it. If this committee had wanted to do that, Mr. Chairman, at some point in time, there was nothing preventing them from doing it.

With the concern, the point raised by Mr. Ellis, I am in total agreement. We are on the same side. I want to see the committee system be as efficient, as effective, as strong as it can possibly be. But, before we complain that we cannot do the job, let us use everything that is available, all the resources we have, and when we reach the end, the limit of what we can do, and we are still ineffective in some way or other, then is the time to seek redress and improve our situation in some other way.

The Chairman: Thank you, Mr. Penner.

If members of the committee will allow it, I am going to comment very briefly to say that the chairman, of course, goes to the House only when he is instructed by the committee to go to the House with a report and he has to act on the majority report of a committee, or a unanimous report. Some actions have been taken by this committee through the steering committee, in recommendations made to the whole committee, to try to ensure that the work of this committee is the best it can be. We have, for instance, our own room and, in fact, it was originally pre-empted from us for tomorrow and I got it back, so we can sit as long as we like tomorrow without being interrupted by the hearings of other committees. I would simply want to suggest to you that while I do not take the comments of either of the two members who have just spoken in any way personally, or directed to the chair, the chair will do his utmost to fulfil the wishes of this committee as expressed to him through a report to the House.

Mr. Forrestall.

[Translation]

député a le droit de chercher le consentement des autres membres du Comité pour demander du personnel de soutien au président. La procédure est très simple, le président du comité fait rapport à la Chambre des communes pour demander des effectifs supplémentaires afin de donner suite à l'ordre de renvoi. Il existe de multiples précédents pour nous accorder les ressources nécessaires à l'accomplissement de nos fonctions.

En conclusion, monsieur le président, il est grand temps que les députés cessent de se lamenter sur le manque de ressources disponibles. Je ne dis pas que M. Ellis a agi de la sorte, bien sûr, mais . . .

M. Forrestall: Là, vous êtes allé un peut trop loin.

M. Penner: Il n'a pas agi de la sorte; mais les députés se plaignent du manque de ressources quand il suffit de les demander. Plusieurs comités ont été très efficaces parce qu'ils ont su profiter des effectifs qui leur étaient offerts et ils ont mieux servi le Parlement en conséquence. Monsieur le président, si le Comité le voulait, rien ne l'en empêchait!

Cela n'empêche pas que je suis entièrement d'accord avec M. Ellis. Nous voyons les choses du même œil. Je veux que le système des comités soit aussi efficace, aussi fort que possible. Toutefois, avant de nous plaindre, profitons de toutes les ressources disponibles. Une fois que nous aurons exploité toutes ces possibilités si nous avons toujours les mains liées, il sera temps de chercher à redresser et à améliorer notre situation par d'autres moyens.

Le président: Merci, monsieur Penner.

Si vous le permettez, je veux simplement signaler que le président ne fait rapport à la Chambre que si les membres du comité le lui demandent. Il doit respecter les vœux de la majorité ou le consentement unanime du comité. Le comité directeur a fait des recommandations au comité plénier pour l'aider à faire le meilleur travail possible. Par exemple, on nous a réservé cette salle. En fait, on voulait nous la reprendre demain, mais j'ai réussi à la réserver, ce qui nous permettra de siéger aussi longtemps que nous voudrons, sans interruption. Bien que je ne prenne pas à cœur les commentaires des deux personnes qui m'ont précédé, le président doit respecter la volonté du comité en attendant qu'on lui demande d'en faire rapport à la Chambre.

Monsieur Forrestall.

[Texte]

Mr. Forrestall: When the matter first came to light last fall—I might suggest, because I think it is deserved—the question of some expert help was considered. It was felt, at the time, that the greatest expert in Canada was among us and present with us and we needed go no further—and that referred to Mr. Ellison. The steering committee of that particular day expressed enormous confidence in the work that had been done over a long period of time by Mr. Ellison and his staff, and we could find no other competent counsel or advice that we felt we needed at the time. I thought perhaps that was a comment that deserved being made and now was the appropriate time to make it, in the context of the point of order that you have described, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, if I may?

The Chairman: Mr. Bockstael.

• 2120

Mr. Bockstael: I am sorry if I seem to be repeating myself to the members, but as we go through the clause by clause, I will give you an example of what we have.

Clause 1: no comments were made by any of the representations to the submission, so there is no amendment to Clause 1.

Clause 18: a number of strong reactions were registered by delegations. Consequently, Motion 28 has been drafted to respond to these concerns. We go through each one in that fashion, and on an ad hoc basis, I can give you the input that was received, or disregarded, or set aside, and the reasons why they were set aside, when we go through it in that fashion. I hope that will meet these concerns that you...

Mr. Ellis: We shall look forward to it.

The Chairman: Mr. Ellis, have you completed your...?

Mr. Ellis: Yes, thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. We will go now to Mr. Turner then, please.

Mr. Turner: Mr. Chairman, the statement was made that drafting of the bill has been around for about three years. The highest priority was given to drafting the bill. I presume you are aware that during this period, highway accidents and train wrecks have caused a large group of citizens a great amount of anxiety and inconvenience. Now, can you tell me: Will this new bill provide and set up the rules and regulations, and will we see a copy of those rules and regulations before the bill passes the House of Commons and the Senate?

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, the draft regulations have been in the public domain for quite some time because these are the kinds of regulations that would be impossible to propose without extensive consultation with those who would be affected; that means the shippers, the carriers, a number of sectors of the general public and also, of course, in our case in this country, the provinces, who will be wanting to apply these regulations. Thus, they are in the public domain and they can be made available. They are rather voluminous, but certainly they are available.

[Traduction]

M. Forrestall: Lorsqu'on a soulevé cette question pour la première fois l'automne dernier, après avoir envisagé de faire venir des spécialistes en la matière, on s'était dit que le meilleur spécialiste au pays était parmi nous et qu'il ne valait pas la peine de chercher plus loin; je parle ici de M. Ellison. Le comité directeur à l'époque s'est dit entièrement satisfait du travail accompli par M. Ellison et par son personnel depuis longtemps déjà et nous avons décidé qu'il ne nous fallait pas d'autres conseillers. Voilà une observation qu'il fallait faire et le rappel au règlement m'en a donné l'occasion.

Le président: Merci.

M. Bockstael: Monsieur le président, vous permettez?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Je regrette d'avoir à me répéter, mais je veux vous donner un exemple des changements proposés.

Article 1: Puisqu'il n'y a pas eu d'observations sur cet article, aucun amendement n'a été proposé.

Article 18: Certaines délégations ont réagi énergiquement. On a donc rédigé la résolution 28 pour y donner suite. Nous allons discuter des articles individuellement et séparément pour que vous sachiez si les observations ont porté fruit et, si non, la raison pour laquelle on a choisi de ne pas en tenir compte. J'espère que cette procédure vous satisfera...

M. Ellis: Nous attendons impatiemment.

Le président: Monsieur Ellis, avez-vous terminé...?

M. Ellis: Oui. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci. Nous allons maintenant entendre M. Turner.

M. Turner: Monsieur le président, on a dit qu'il avait fallu trois ans pour rédiger ce projet de loi. Il paraît qu'on lui a accordé la plus haute priorité. Je suppose que vous le savez, durant cette période des accidents de la route et des accidents de chemin de fer ont causé énormément d'angoisses et d'inconvénients à un grand nombre de citoyens. Alors, pouvez-vous me dire si ce projet de loi nous donnera des règles et des règlements? Les verrons-nous avant que le projet de loi ne soit adopté par la Chambre des communes et par le Sénat?

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, le projet de réglementation est connu depuis longtemps car ce sont des règlements qui exigent une consultation prolongée avec les gens qui seront éventuellement concernés; c'est-à-dire, les expéditeurs, les transporteurs, plusieurs groupes du grand public et, bien sûr, dans notre pays, les provinces qui appliqueront ces règlements. Donc, ces règlements sont connus, ils sont disponibles. Ils sont quelque peu volumineux mais ils sont toutefois disponibles.

[Text]

Mr. Turner: What guarantees are in the bill that the terms, the rules and regulations will be carried out forever? You know how the railroads and most of these shippers After six months, they will forget about it. You have all kinds of rules and regulations you put in. We will never . . . It will be too much for us to go through. We have not got the time. I think we should have something powerful in there to say this is what has to be, but it does not look as though You never done it for a hundred and thirteen years; why would you do it now?

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: I would love to be able to give a guarantee all laws and regulations made under laws in this country will always be applied. There are a number of features in this bill which I think will make compliance a little more effective.

To start with the perhaps less popular ones, the penalties under this bill are rather specific for non-compliance. The method of dealing with infractions is also much more direct in this bill than it is in most other pieces of legislation currently dealing with transportation of dangerous goods.

Third, the fact that inspections and corrective action and penalties will all be applied under a single set of rules based on a single piece of legislation should, to my mind anyhow, make the task easier and therefore, less likely to have non-compliance, at least, on the basis of ignorance.

On that point, of course, the training we are working out with industry, Mr. Chairman, is very extensive. Different training programs are being developed. We have had sessions with this country's fire marshalls, who in turn would be giving the training to their people. We have had it with other groups, and I think all these factors I have enumerated, plus many more, are, in effect, guarantees—guarantees, of course, to the extent that men remain free.

• 2125

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, on November 10, 1979, we had the Mississauga wreck; April 21, 1980, we introduced Bill C-18; July 5, 1980, you say you have training programs. We have a quote in *The Citizen* today: this truck driver—badly burned in a caustic soda spill. He suffered fire and chemical burns to 30 per cent of his body. The tow truck operator who arrived on the scene to see flames shooting 80 metres in the sky said, "Nobody washed him down because they did not know if they could or not".

If you do not wash him off quickly, it will keep eating in. You are supposed to wear rubber boots. They did not even wear rubber boots, they wore leather boots.

In seven months we have learned nothing. Did the department issue instructions to truckers, railways, and shipowners after the Mississauga wreck on how to handle dangerous goods?

The Chairman: Mr. Ellison.

[Translation]

M. Turner: Quelles garanties offre le bill que les dispositions, les règles et les règlements seront toujours appliqués? Vous connaissez les chemins de fer et la plupart des entreprises de transport au bout de six mois, ils les auront tous oubliées. De nombreuses règles et règlements sont prévus dans le projet de loi et nous n'aurons jamais l'occasion . . . la matière est trop dense et le temps est trop limité pour tout étudier. Il faut que la loi soit stricte. Toutefois, il ne semblerait pas que . . . vous n'avez rien fait depuis 113 ans; alors pourquoi maintenant?

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Je voudrais pouvoir garantir que toutes les lois et les règlements du pays seront toujours en appliqués. Le bill prévoit plusieurs sauvegardes.

Pour commencer, les dispositions les moins populaires sont peut-être celles qui prévoient des peines assez précises pour toute infraction de la loi. D'ailleurs, elles seront appliquées de façon beaucoup plus stricte en vertu de ce bill qu'en vertu de la plupart des autres projets de loi actuels sur le transport des marchandises dangereuses.

En troisième lieu, puisque les inspections, les mesures correctives ainsi que les peines seront toutes appliquées en vertu de règlements découlant d'un seul projet de loi, il serait beaucoup plus difficile de déroger à la loi en invoquant l'ignorance.

A ce propos, le programme de formation que nous mettons au point en collaboration avec l'industrie est assez complet, monsieur le président. Nous préparons divers programmes de formation. Nous nous sommes déjà entretenus avec les capitaines des pompiers à travers le pays qui, à leur tour, formeront leurs effectifs. Nous avons également tenu des séances d'information pour d'autres groupes; tous ces facteurs, parmi beaucoup d'autres, constituent des garanties dans la mesure, bien sûr, où les hommes restent libres.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le président, le 10 novembre 1979, il y a eu l'accident de Mississauga. Le 21 avril 1980, nous avons présenté le Bill C-18. Le 5 juillet 1980, vous nous parlez de vos programmes de formation. Voici ce que nous pouvons lire dans le *Citizen* d'aujourd'hui: un camionneur a été grièvement brûlé lorsque son chargement de soude caustique s'est renversé. Son corps a été brûlé à 30 p. 100 par les flammes et le produit chimique. D'après le conducteur de la dépanneuse qui est arrivé sur les lieux alors que les flammes montaient jusqu'à 80 mètres de haut: «Personne ne l'a arrosé parce qu'ils ne savaient pas s'il fallait le faire ou pas».

Or, si la personne n'est pas lavée très rapidement, la soude continue à gruger la peau. On est censé porter des bottes de caoutchouc; et pourtant, ils portaient des bottes de cuir.

En sept mois, nous n'avons donc rien appris. Après l'accident de Mississauga, le ministère a-t-il communiqué aux camionneurs, aux employés des chemins de fer et aux armateurs les directives sur la manutention des produits dangereux?

Le président: Monsieur Ellison.

[Texte]

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Turner is addressing a particular point that will take probably several years before any of us in the department will feel any kind of satisfaction that we have introduced and implemented training and awareness programs on the scale which we would like to achieve and which, I can assure you, the transport and the shipper and manufacturing industries would like to achieve as well. There are problems associated with the vast number of chemicals, the many different consignments following different routes, all of which will take time to make sure that a reasonable awareness, let alone a detailed awareness, is held by those who are handling them. Many aspects of the regulations which attempt to address this question the industries which have to comply with them concur are reasonable regulations. But they do point out to us, and we have to accept, that even if we establish an optimal regulatory framework, which is what we are seeking to do, it will take many months, indeed possibly years, to get all these things into place. One thing I can assure you of is that the department, along with the industries concerned, is spending a great deal of time and effort and resources in tackling this problem. But we will not achieve it overnight.

Mr. Turner: Well, I disagree with you, sir. It does not take seven months to write the various chemical companies across this country and tell them to instruct people to put some writing on the side of a truck or the side of a railway car in case of an accident. It does not take years. You can do it in a month if everybody is interested in limiting this cause of problems when they are shipping.

I have said it before: time is running out; you had better start acting. You had better write a letter to all these various shippers and put down what you want so that somebody knows and this thing does not happen again. If we lost this man's life just because we did not issue a letter, somebody is going to be responsible. Make sure the companies put the stencil on the side of their trucks and the side of their railway cars—what is in the car and what to use in case of an accident. Here, it was just a simple case of water, and nobody knew what to do. We have been lucky, but you had better smarten up and do something fast before we have a serious thing—because it is going to happen.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. I feel I am obliged to reply to Mr. Turner and indicate we have no jurisdiction over trucks until this bill is passed.

Mr. Turner: So you are going to wait until somebody loses his life before you make a phone call or write a letter.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, we have published an emergency response guide and manual, and copies were made available to this committee.

Mr. Turner: Well, this item here proves nothing happened. And that is my concern. If this man dies, it will be headlined in the paper—another life lost because we did not act. It is about time somebody in the department said, here, we act.

[Traduction]

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

Monsieur Turner, il faudra des années pour que nous tous du ministère soyons parfaitement convaincus que nous avons enfin mis sur pied les programmes de formation et de sensibilisation que nous souhaitons. Je peux dire la même chose des entreprises de transport et de fabrication. Étant donné le nombre considérable de produits chimiques différents, la diversité des expéditions par des trajets variés, il faut beaucoup de temps pour s'assurer que tous les manutentionnaires sont relativement au courant des divers problèmes. Plusieurs règlements acceptables tentent de régler ces problèmes et les industries les respectent. Toutefois, celles-ci nous font remarquer, et nous le reconnaissons, que même si la réglementation ne pouvait plus être améliorée il faudrait des mois et sans doute des années pour que tous les morceaux tombent en place. Je peux tout de même vous assurer que le ministère et les industries concernées consacrent beaucoup de temps, d'énergie et de ressources à la recherche d'une solution. Rien ne se fera du jour au lendemain.

M. Turner: Je ne suis pas d'accord avec vous. Il ne faut certainement pas sept mois pour écrire aux diverses sociétés de produits chimiques du pays en leur demandant d'inscrire sur le côté des camions et des wagons des directives en cas d'accident. Il ne faut pas non plus des années. Si les gens veulent vraiment mettre fin aux problèmes qui peuvent surgir aux cours du transport, cela peut se faire en un mois.

Le temps presse et il faut agir tout de suite. Vous devriez expliquer par lettre ce que vous voulez à tous les transporteurs afin que l'on sache à l'avenir quoi faire. Si cet homme meurt parce que personne n'a écrit cette lettre, quelqu'un en portera la responsabilité. Assurez-vous tout simplement que les compagnies inscrivent sur le côté des camions et des wagons ce que contient le véhicule et ce qu'il faut faire en cas d'accident. Dans le cas dont je viens de parler, il aurait suffi d'un peu d'eau mais personne ne le savait. Nous avons eu de la chance cette fois mais il faut nous réveiller et agir sans perdre de temps, avant qu'un autre accident grave ne survienne.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Je me sens obligé de répondre à M. Turner pour lui dire que nous n'avons aucun pouvoir sur les camions tant que ce projet de loi n'aura pas été adopté.

M. Turner: Vous allez donc attendre que quelqu'un y laisse la vie avant de communiquer par écrit ou par téléphone avec les diverses compagnies.

M. Ellison: Monsieur le président, nous avons publié un manuel à utiliser en cas d'urgence; nous en avons d'ailleurs distribué des exemplaires aux membres du comité.

M. Turner: Cet accident prouve que cela n'a servi à rien. Voilà ce qui m'inquiète. Si cet homme meurt, on pourra lire dans les journaux que c'est parce que nous n'avons rien fait. Il est temps que quelqu'un du ministère fasse preuve d'initiative.

[Text]

Thank you, sir.

[Translation]

Merci.

• 2130

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

Earlier I made some reference to the member from Vegreville and his desire that the committee be fully apprized of Mr. Grange's views with respect to this particular piece of legislation. He responded to the minister—I suppose in response to our general request—with respect to the legislation by way of posing a relatively simple question. That question was whether or not the act extended sufficient authority to support regulations that would answer the seven basic concerns that he saw arising out of the Mississauga load. I think it is, perhaps in detail, something that I had not wanted to get into, but Mr. Turner raises it in some questions.

The question I pose is, do the amendments in front of us now propose—they are not in front of us properly—but do they embrace and sufficiently answer Mr. Justice Grange's questions as to whether or not the act is capable of—but perhaps I should quote him, and I am reading from his letter to the Minister of Transport; I am reading the first paragraph following his fifteenth suggested area, that, in fact, are at this point in time, recommendations which cover or deal with the transport of dangerous goods, and I quote:

Again, I emphasize all or, indeed, any of these recommendations may not be made and many others may be added. What concerns me, however, is whether they can be implemented. I am not sure that Section 21, as now drafted, is sufficient for the purpose. Of all the many subsections of that section, the only ones dealing specifically with transportation roles are: i, j, and k, and the latter is the only one that seems to embrace most of the subjects with which this Inquiry is concerned. Even it, however, may be inadequate. I appreciate the expanded meanings of "safety mark", "safety procedures" and "safety standards". I ask only, is it sufficient to cover all of the above possible recommendations? I have in mind, number 5, 8, 9, 10, 11, 12 and 13.

I will cover them, very briefly as I am sure, Mr. Chairman, that the officials are fully aware of them:

5) Requiring the dedicated use of tank cars for a particular dangerous commodity only and the use of specially assigned car equipment.

8) Improve facilities, methods of inspection of tank cars at the premises of the shipper, at inter-change points, marshalling yards and en route and recording of brake tests and inspections.

9) Improve communications between crew members and between them and train dispatchers and others to facilitate inspection.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Un peu plus tôt, j'ai parlé du député de Vegreville qui souhaite que le Comité sache parfaitement ce que le juge Grange pense de ce projet de loi. Celui-ci, en guise de réponse au ministre, a posé une question relativement simple, celle de savoir si la loi prévoit des pouvoirs suffisants pour que la réglementation donne une solution efficace aux sept principaux problèmes posés, selon lui, par l'accident de Mississauga. Je ne voulais pas aborder cette question mais comme M. Turner en a parlé, je veux moi aussi poser quelques questions.

Je me demande si les amendements que nous avons maintenant sous les yeux apportent vraiment une réponse aux questions posées par le juge Grange à propos des pouvoirs prévus par la loi. Je vais d'ailleurs vous citer un extrait de la lettre qu'il a envoyée au ministre des Transports. Il s'agit du premier paragraphe après sa quinzième recommandation qui porte sur le transport de marchandises dangereuses. Je cite donc:

Je souligne à nouveau que n'importe laquelle de ces recommandations pourrait ne pas être faite et que bien d'autres pourraient être ajoutées. Toutefois, ce qui me préoccupe au plus haut point, c'est de savoir si elles peuvent être mises en œuvre. Je ne suis pas certain que le libellé actuel de l'article 21 accorde suffisamment de pouvoirs. Parmi les nombreux alinéas de cet article, les seuls qui traitent expressément du transport sont les alinéas i, j et k, et encore, ce dernier est le seul qui semble traiter de la plupart des questions sur lesquelles l'enquête a porté. Et même là, il demeure insuffisant. Je comprends le sens élargi de «indication de danger», «règles de sécurité» et «normes de sécurité». Je me demande toutefois si cela suffit, si cela tient vraiment compte de toutes les recommandations ci-dessus. Je songe en particulier aux recommandations 5, 8, 9, 10, 11, 12 et 13.

Je vais les résumer très rapidement car je ne suis pas certain que les fonctionnaires les connaissent.

5) Exiger l'usage exclusif de certains wagons-citernes pour une marchandise dangereuse donnée et l'utilisation d'équipement expressément désigné.

8) Améliorer les installations, les méthodes d'inspection des wagons-citernes chez l'expéditeur, aux points de relais, dans les gares de triage et en cours de route, de même que l'enregistrement des inspections et des essais des freins.

9) Améliorer les communications entre les membres de l'équipe ainsi qu'entre les membres de l'équipe, les aiguilleurs et les autres de façon à faciliter l'inspection.

[Texte]

10) Improve engine and caboose design for observation of train en route.

11) Control the length of trains and perhaps require the presence of a crew member at places other than the head or tail of the train.

12) Improve the training of crews and establish special training for crews transporting dangerous goods.

13) Install hot box detectors, dragging equipment detectors and black box detectors (for speed).

My question, and I will just reiterate it: do the proposed amendments accommodate Mr. Justice Grange's concern? Does the legislation as it now stands unamended accommodate those five pertinent questions?

• 2135

The Chairman: Before we go to the answer, may I just ask if it is agreed that the letter from Mr. Justice Grange regarding the Mississauga Railway Accident Inquiry, the letter of 28 May, 1980, submitted by the parliamentary secretary, be printed as an appendix to the minutes of our meeting?

Mr. Forrestall: I would argue that in the absence of the minister's response but, on the other hand, I think it is important that the questions be posed, subject to the response. Just on a point of order, we have a one-sided document and it is not a letter to the committee, it is a letter to the Minister of Transport.

The Chairman: All right, I will hold . . .

Mr. Forrestall: The parliamentary secretary, I think, perhaps is better able to respond to that question. We are asking to append a letter that is not responded to, and while it is not marked private or confidential, I need not remind the members that this is an unprecedented measure and I, as one member of this committee, fully appreciate and welcome this type of intervention in our committee hearings—only, God, that we could have been at this state 20 years ago, perhaps today we would have some sort of freedom of information in this country. I commend the minister and the parliamentary secretary for making this available to us, but before acquiescing in that perhaps the parliamentary secretary might want to comment on it.

The Chairman: I will be glad to withhold the request until he has commented, Mr. Forrestall. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, at earlier meetings the question came up of an interim report, because we inquired from Mr. Justice Grange when his final report would be ready. He said that his final report would not be available until the fall; he was not prepared to appear before this committee because it would jeopardize his position, but he was prepared to answer questions put to him by the Minister of Transport and he would send a letter to the minister—which we had the privilege of submitting. It had been indicated by members of this committee at one of our sittings that they would appreciate

[Traduction]

10) Améliorer la conception de la locomotive et du wagon de queue afin de faciliter l'observation des trains qui roulent.

11) Contrôler la longueur des convois et exiger, le cas échéant la présence d'un membre de l'équipe du train ailleurs que dans les wagons de tête et de queue.

12) Améliorer la formation des membres de l'équipe et créer des cours spéciaux pour celles des convois de marchandises dangereuses.

13) Installer des détecteurs de boîtes chaudes et d'appareillage traînant de même que des détecteurs de boîtes noires (pour la vitesse).

Je répète maintenant ma question: les amendements proposés correspondent-ils aux observations du juge Grange? La loi en vigueur à l'heure actuelle répond-elle à ces cinq questions pertinentes?

Le président: Avant d'écouter la réponse à votre question, je voudrais savoir si vous êtes d'accord pour que la lettre du juge Grange datée du 28 mai 1980 et portant sur l'enquête sur l'accident de chemin de fer à Mississauga, lettre présentée par le secrétaire parlementaire, soit annexée au compte rendu de nos délibérations?

M. Forrestall: Il est important que ces questions soient posées, mais attendons la réponse du ministre. J'invoque le Règlement. Ce document ne donne qu'un côté de la médaille. En outre, la lettre n'a pas été envoyée au comité, mais bien au ministre des Transports.

Le président: Très bien, je vais attendre . . .

M. Forrestall: Le secrétaire parlementaire est certainement mieux en mesure de répondre à la question. On nous demande d'annexer une lettre qui n'a pas encore reçu de réponse. Elle ne semble ni personnelle, ni confidentielle, mais ce serait tout de même un précédent. À titre de membre du comité, je suis fort heureux d'une telle intervention. Si seulement nous avions pu y parvenir il y a 20 ans, nous jouirions certainement de la liberté d'information maintenant. Je félicite le ministre et le secrétaire parlementaire de nous avoir communiqué cette lettre, mais avant de décider de l'annexer au compte rendu, je veux entendre ce qu'en pense le secrétaire parlementaire.

Le président: Je vais donc attendre, monsieur Forrestall. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Au cours de séances précédentes, on a parlé d'un rapport intérimaire car l'on se demandait quand le juge Grange présenterait son rapport final. Il a dit que ce ne serait pas avant l'automne et n'a pas voulu comparaître devant le comité de crainte de nuire à ses travaux. Par contre il a accepté de répondre aux questions du ministre des Transports. Il l'a fait dans cette lettre que nous avons eu le plaisir de vous présenter. Comme les membres du comité en ont demandé des exemplaires tout à l'heure j'accepte de déposer ce rapport maintenant.

[Text]

receiving copies of that. For that reason, I am prepared to submit that report at this meeting.

Mr. Forrestall: Has the minister responded to it?

Mr. Bockstael: The minister has not responded to it, it is information available to us.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, could I ask the parliamentary secretary to respond to the basic question, then? Do the amendments proposed, which we will be dealing with at a later stage, in fact, meet those particular points of Mr. Justice Grange?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Ellison has addressed some of those points, so I would ask Mr. Ellison to reply.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. We had the opportunity of reviewing Mr. Justice Grange's letter with the Department of Justice. Although their initial reaction was that the regulation-making power in Clause 21 would cover the areas of concern to Mr. Justice Grange, there were three specific amendments that it was thought would make it abundantly clear that the express concerns—which, incidentally, Mr. Justice Grange indicated were tentative at the time—could be dealt with, those in terms of the motions which have been given to you by the Clerk today, motions number 7, 8 and 34. Motion number 7 deals with the term "safety requirements". That was done to take into account some aspects of Mr. Justice Grange's comments. Safety standards, motion number 8, is proposed for amendment, to take in particular his concern for the equipping, and motion 34 deals with the regulation-making powers dealing with the qualification training of inspectors, for example, which was another one of his principal concerns. All of the rest, it was felt, probably fell under one or more of the general headings of proposed Clause 21.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I assume, Mr. Chairman, then, and I hope correctly, that the witnesses are satisfied that Mr. Justice Grange's recommendations can be satisfied by the authority in the act with respect to regulations which deal specifically with his concerns.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Yes, Mr. Forrestall, that is our view, with the one comment that some of the areas that Mr. Justice Grange mentioned would probably be more appropriately dealt with by the Railway Act than this bill.

Mr. Forrestall: Yes I recognize, Mr. Chairman, that the initial recommendations really are not directly germane and do not rise out of the bill itself but rather out of the evidence that is now before him for his very important consideration and report back to the appropriate authority.

I think I have no further questions until we get into clause by clause, except in closing a general observation and the traditional question.

[Translation]

M. Forrestall: Le ministre a-t-il répondu à cette lettre?

M. Bockstael: Non. Il s'agit de renseignements dont nous disposons.

M. Forrestall: Le secrétaire parlementaire peut-il alors répondre à ma question fondamentale: les amendements proposés, que nous devons étudier un peu plus tard, correspondent-ils aux recommandations du juge Grange?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: M. Ellison en a déjà parlé un peu, je vais donc lui demander de vous répondre.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Nous avons étudié la lettre du juge Grange avec des fonctionnaires du ministère de la Justice. De prime abord, ils croient que le pouvoir de réglementation que confère l'article 21 réglera les problèmes qui préoccupent le juge Grange. Trois amendements en particulier montrent clairement que les préoccupations expresses du juge Grange, qui pourraient d'ailleurs changer, devraient perdre leur raison d'être. Il s'agit des motions 7, 8 et 34 que le greffier vous a remises aujourd'hui. La motion 7 traite de l'expression «exigences de sécurité». Cela découle de certaines observations du juge Grange. La proposition d'amendement numéro 8 relative aux normes de sécurité tient compte de ses préoccupations en matière d'équipement tandis que le numéro 34 traite des pouvoirs de réglementation, ainsi que de la formation et des compétences des inspecteurs, question qui l'intéresse aussi tout particulièrement. On a estimé que tout le reste relevait sans doute d'une ou de plusieurs rubriques générales du projet d'article 21.

Le président: Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: Monsieur le président, j'imagine, j'espère, que les témoins sont convaincus que l'on peut se conformer aux recommandations du juge Grange en adoptant des règlements qui s'attaquent à ses motifs d'inquiétude.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Effectivement, monsieur Forrestall, c'est bien ce que nous voulons. Toutefois, la solution de certains problèmes abordés par le juge Grange devrait figurer dans la Loi sur les chemins de fer et non dans le bill.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'admets que les recommandations initiales ne découlent pas directement du bill et sont plutôt liées aux témoignages qui lui ont été soumis et sur lesquels il devra se fonder pour présenter un rapport aux autorités compétentes.

J'attendrai l'examen de chaque article pour poser d'autres questions. Pour terminer, j'aimerais faire une remarque d'ordre général et poser la question classique.

[Texte]

Is the parliamentary secretary, Mr. Chairman, satisfied that the French version in fact or, to put it the other way, that the English version in fact corresponds with the French version and that we are not likely to find ourselves in conflict before the courts in any matter arising out of any contest before the courts, be they by way of appeal procedure or by way of any other form of litigation?

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, to Mr. Forrestall, that aspect of the bill was referred to the expertise of the legal department and I believe Mr. Shaffer, who represents that department here this evening, can answer as to that.

Mr. Forrestall: Well, I thought we would have him earn his money rather than sit back there looking lonely.

An hon. Member: A good idea.

The Chairman: Mr. Shaffer, please.

Mr. Bernie Shaffer (Legislative Counsel, Department of Justice): Thank you, Mr. Chairman. This bill is, if not the first then one of the first in which both official languages have been prepared independently in order that they may read as a coherent whole and that the French does not read as a slavish translation of the English version. For that reason, as has already been pointed out, there are a number of technical motions to amend to align the two versions.

I am responsible for the English version of the draft and my primary responsibility is to certify that that is in compliance with the instructions of the government that I have received, and I am capable of doing that. As to the consistency between the English and French version, on that point I will defer to Mr. Lafontaine, my colleague, who is in charge of the preparation of the French version of the bill. I can attest that I have been over the bill, in both languages and, to the extent of my ability in the other language, which is not as great as my ability in my first language, which is English, I am reasonably satisfied that the bill reads well in both languages and that the two languages correspond. I cannot give a guarantee of a future judicial interpretation on a possible divergence between the two languages. I can only say that as far as my ability in the other language goes it appears to me that both versions coincide.

• 2145

Mr. Forrestall: I appreciate that very much . . .

The Chairman: Is that sufficient, or would you like to hear from Mr. Lafontaine?

Mr. Forrestall: No. You will understand the reason for asking the question. I either ask it now or at some later stage, in clause by clause, inasmuch as we had a few minutes this evening, because we may be pressed tomorrow for time. I think it is important that that comment be part of the historical record of the proceedings with respect to the bill. I asked that. It is not necessary that it be repeated, I accept the professionalism from which it is stated . . .

The Chairman: Mr. Forrestall, Mr. Charron would like to make a brief comment on that.

Mr. Forrestall: Yes.

[Traduction]

Monsieur le président, le secrétaire parlementaire a-t-il vérifié que la version anglaise correspond à la version française et que nous n'allons pas nous retrouver devant les tribunaux par suite d'une procédure d'appel ou de tout autre forme de litige?

M. Bockstael: Monsieur le président, nous avons posé cette question à nos services juridiques. D'ailleurs, M. Shaffer qui représente ici le ministère va pouvoir répondre à votre question.

M. Forrestall: Je me dis qu'il faut le faire travailler au lieu de le laisser se reposer tout seul dans son coin.

Une voix: Bonne idée.

Le président: Monsieur Shaffer, s'il vous plaît.

M. Bernie Shaffer (Conseiller juridique, ministère de la Justice): Merci, monsieur le président. Ce n'est pas la première fois qu'on rédige un bill dans les deux langues officielles en un tout cohérent, évitant ainsi de faire de la version française une traduction servile de l'anglais. C'est pourquoi, comme on l'a déjà fait remarquer, plusieurs amendements d'ordre technique ont été présentés en vue de faire coïncider les deux versions.

Je suis chargé de rédiger la version anglaise et surtout de veiller à ce que les directives du gouvernement soient bien respectées et je suis capable de le faire. Pour ce qui est de la concordance entre les deux versions, je vous renvoie à mon collègue, M. Lafontaine qui s'occupe de la rédaction de la version française du bill. J'ai étudié le bill dans les deux langues et dans la mesure où mes connaissances de l'autre langue me permettent de juger—je suis anglophone—je peux vous assurer que les deux versions sont très lisibles et qu'elles concordent. Je ne peux toutefois pas vous garantir qu'on ne donnera jamais une interprétation juridique divergente entre les deux versions. Dans la mesure où ma connaissance de l'autre langue me permet de juger, il me semble que les deux versions coïncident.

M. Forrestall: Je vous remercie . . .

Le président: Est-ce suffisant ou voudrez-vous entendre M. Lafontaine?

M. Forrestall: Non, vous allez comprendre pourquoi j'ai posé la question. Je pouvais la poser maintenant ou plus tard, lors de l'examen article par article, mais j'ai préféré la poser ce soir puisqu'il nous restait quelques minutes; que le temps nous pressera peut-être demain. Il est important de noter dans le compte rendu de la séance l'observation relative au bill. J'ai posé la question et il est inutile de répéter la réponse qui nous a été donnée par un professionnel . . .

Le président: Messieurs Forrestall et Charron, vous avez une observation?

M. Forrestall: Oui.

[Text]

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, I am not a lawyer and not legal draftsman but I read French and English and it was important that we make sure that the two versions be looked at very closely to ensure that, while they might not be translations, they were consistent in all respects. As a result of that, this is just to indicate one manifestation of it, that is why we have a great many technical amendments before us, which are the result of ensuring that there was consistency between the two.

The Chairman: Final question, please, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: It is not a question, I suppose, as much as it is an observation. As we move into the clause by clause of this, Mr. Chairman, I would just on behalf of all my colleagues express once again our appreciation to the professional staff, to Mr. Charron as the individual particularly responsible for the over-all direction, to the parliamentary secretary, and through him to the minister, for the care and concern and openness with which this matter has been approached. I recognize, and I am sure we all do, that again it is a bit of an organic, living instrument. I am sure it will be amended, that the only consistent thing about the bill will be pressure for amendments and changes in the regulations.

I say this to you to indicate that there is a trust and we are confident that our trust is well placed.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Just a couple of questions. I am not sure whether I heard everything correctly a little earlier, Mr. Chairman, and I would like to ask Mr. Charron again. When you were discussing the budget and your anticipation for expenses, did you say, sir, that you thought you could implement this legislation based on your present staff?

Mr. Charron: Mr. Chairman, yes, of course taking into account the existence of the Transport Dangerous Goods Directorate, which has only recently been set up to full strength—and this includes operating the emergency centre, this includes the distribution of information and this includes the training programs, the development of the regulations, et cetera, which amounts to about a million dollars this year—we think it is possible to implement this bill within existing resources. I am talking now of resources way beyond the resources of the Department of Transport. I am talking, for instances, of the resources of a particular provincial department of transportation, if in their agreement with the federal government they agree to enforce the regulations. That is our estimate, yes.

The Chairman: Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Does that include the inspection facilities over at the CTC?

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: I wonder, Mr. Chairman, if the member could elaborate.

Mr. Fisher: I am trying to put together in my head the discrepancies that I have been hearing again. A gentleman named Karaskewich went to the Grande Inquiry and is report-

[Translation]

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, je ne suis ni juriste ni rédacteur juridique mais je lis le français et l'anglais et il était essentiel d'examiner de très près les deux versions de manière à ce qu'elles soient cohérentes à tous égards, même s'il ne s'agit pas de traduction. Voilà pourquoi nous sommes saisis d'un grand nombre d'amendements techniques qui ne sont qu'un des symptômes du problème et qui nous permettent d'assurer la concordance des deux versions.

Le président: Dernière question, s'il vous plaît, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Il s'agit d'une observation plutôt que d'une question. Monsieur le président, nous allons étudier chaque article du bill. Je tiens à me faire le porte-parole de tous mes collègues et à remercier une fois de plus le personnel professionnel et en particulier M. Charron, responsable de l'orientation générale des travaux, ainsi que le secrétaire parlementaire et, par son entremise, le ministre, pour le soin et l'ouverture d'esprit dont ils ont tous fait preuve. J'admets, comme nous tous, que cet instrument sera probablement modifié et que la seule chose dont on puisse être sûr à propos de ce bill, c'est qu'on essaiera de nous convaincre de modifier les règlements.

Je tenais à dire que nous avons confiance et nous savons que cette confiance est bien placée.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Fisher.

M. Fisher: Deux ou trois questions, monsieur le président. Je ne suis pas sûr d'avoir bien entendu, et j'aimerais poser la question à M. Charron. Vous avez parlé du budget et de vos prévisions en matière de dépenses. Avez-vous dit que vous pensiez pouvoir appliquer la loi en vous contentant du personnel actuel?

M. Charron: Effectivement, monsieur le président, il faudra tenir compte bien sûr de l'existence de la Direction du transport des marchandises dangereuses qui vient d'être dotée à pleine capacité. Elle comprend le centre d'urgence, la communication des renseignements, les programmes de formation, l'élaboration des règlements etc., ce qui va nous coûter environ un million de dollars cette année. Nous pensons qu'il est possible de mettre le bill en œuvre avec les ressources dont nous disposons actuellement. Je parle de ressources qui vont bien au-delà de celles du ministère des Transports, celles d'un ministère provincial des Transports, par exemple, si celui-ci accepte, après s'être entendu avec le gouvernement fédéral, d'appliquer les règlements. C'est ce que nous prévoyons, oui.

Le président: Monsieur Fisher.

M. Fisher: Cela comprend-il les installations d'inspection de la CCT?

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, le député peut-il préciser?

M. Fisher: J'essaie de concilier les divergences d'opinion que j'ai entendues. On dit qu'un nommé Karaskewich est allé témoigner à l'enquête du juge Grange et a déclaré que l'Onta-

[Texte]

ed to have said there are not enough inspectors in Ontario for dangerous goods, and I am wondering how I reconcile his comment and yours.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, again I think I will have to seek some more information. Was this gentleman speaking about provincial government activities or the CTC?

Mr. Fisher: No, no, this was a federal inspector.

Mr. Charron: I see.

Mr. Fisher: This gentleman was the first federal inspector to arrive in Mississauga following the accident and so he was called back to make some comments to the Grande Inquiry. I am curious because again I do not understand how we reconcile his comment with this budgetary comment. I also am not sure how we reconcile what Mr. McMurtry has said about one train car in four that McMurtry leaves the yards being defective, and then not hearing anything in your budget about expanding our inspection staff.

Mr. Charron: Mr. Chairman, I am not sure that I can speak for the administrative authorities involved. As a matter of fact, I know I cannot speak for them; the resources of the CTC are not our responsibility. I think we should bear in mind that the various agencies we are talking about have inspection roles way beyond the transport of dangerous goods. For instance, in the case of CTC there is rail safety generally. We do know that there are a hundred positions being staffed within the CTC which relate to inspection. I am not sure what the provincial situation is.

Mr. Fisher: No, I am not referring to them. I would not expect you to be responsible for another government's actions here. I am having difficulty putting some of these comments into perspective with some of the others. I understand that some of the 100 inspectors are occupied with jobs like looking at rail crossings, not looking at the vehicles. They look at the crossings and they look at a lot of other things, but they do not look at the actual vehicles. Am I to take it, when you say that you do not think you need to add a lot of new staff, that you are not referring to these people; that we should talk to someone else?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I believe Mr. Fisher is asking a question that is more political than administrative. The CTC, being an autonomous body, has made its request for more inspectors in different areas, and this is being dealt with not solely for the purposes of this bill. The point has been strongly made that there is a need in different areas for more inspectors and that is going to be acquiesced to in a measure to which I do not have the answer at this time. At this point neither this gentleman nor I am able to pluck out of the CTC budget how many dollars apply to this particular bill. That is a figure we cannot give you at the moment.

Mr. Fisher: Fair game.

The Chairman: Another question, Mr. Fisher?

[Traduction]

rio ne disposait par d'un nombre suffisant d'inspecteurs en matière de transport de marchandises dangereuses. Je me demande comment je pourrais concilier sa déclaration avec la vôtre.

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, là encore je crois qu'il faudra que je me procure des renseignements supplémentaires. Ce monsieur parlait-il des activités du gouvernement provincial ou de la CCT?

M. Fisher: Non, il s'agissait d'un inspecteur fédéral.

M. Charron: Je vois.

M. Fisher: C'est le premier inspecteur fédéral qui est arrivé à Mississauga après l'accident et a été appelé pour venir témoigner à l'enquête du juge Grande. Je voudrais bien savoir comment on pourrait concilier sa déclaration avec ce qui a été dit à propos du budget. Que faut-il penser: M. McMurtry a déclaré que sur quatre wagons quittant les chantiers, il y en a un qui est défectueux alors que vous ne prévoyez pas, dans votre budget, d'accroître le personnel d'inspection.

M. Charron: Monsieur le président, je ne pense pas pouvoir me faire le porte-parole de l'administration. En fait, je dois m'abstenir car les ressources de la CCT ne sont pas de notre compétence. Toutefois, il ne faut pas oublier que les différents organismes que nous évoquons ont un rôle d'inspection allant bien au-delà du transport des marchandises dangereuses. Par exemple, la CCT s'occupe de la sécurité du transport ferroviaire en général et nous savons qu'elle dote actuellement 100 postes d'inspecteur. Je ne connais pas la situation dans les provinces.

M. Fisher: Ce n'est pas de cela que je parlais et je sais fort bien que vous n'avez rien à voir avec les mesures prises par un autre palier de gouvernement dans ce domaine. Il m'est toutefois difficile de faire la part des choses, étant donné les différentes déclarations qui ont été faites. A ma connaissance, parmi les 100 inspecteurs, certains sont chargés d'étudier les passages à niveau et non pas les véhicules, entre autres. Vous nous dites avoir besoin de faire un grand nombre de nouvelles recrues. Dois-je supposer que ce n'est pas à ces inspecteurs que vous faites allusion? Devrions-nous nous adresser à quelqu'un d'autre?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je crois que la question de M. Fisher est plus politique qu'administrative. En sa qualité d'organisme autonome, la CCT a demandé que l'on engage un plus grand nombre d'inspecteurs dans différents domaines, et c'est ce que l'on fait actuellement, pas seulement pour satisfaire aux dispositions du bill. On a fait vigoureusement valoir que le recrutement d'inspecteurs était essentiel dans différents domaines mais je ne puis vous dire quelle suite on donnera à cette question, pour le moment. Ni ces messieurs ni moi ne sommes en mesure de vous dire la part du budget que la CCT va consacrer au bill. C'est là un chiffre que nous ne pouvons vous communiquer pour le moment.

M. Fisher: C'est de bonne guerre.

Le président: Encore une question, monsieur Fisher?

[Text]

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman. I am just trying to get it straight in my head. So when you say you do not need more money to implement this legislation, you are not referring to inspectors?

Mr. Bockstael: We are not referring to the role of other autonomous groups. The railroad per se may put on more inspectors. Again, the CNR and CPR have their own roles; reference has been made here to inspectors being laid off by them, but that is not an integral part of the cost of this bill. Mr. Charron, in answering your question, has said we estimate that the \$1 million it will take will meet the requirements of this bill, but I think implicit in that is the co-operation of these other bodies, as well as of the provincial bodies, that are going to assume some of the inspection role in the application of this new law when it comes into effect.

The Chairman: Mr. Reid. And might I ask that we try to be brief because I believe Mr. Benjamin would like to have a little time.

Mr. Reid (St. Catharines): I will yield to Mr. Benjamin, Mr. Chairman, since I had a first shot, as long as time is given for a short comment.

• 2155

The Chairman: I will try to accommodate that Mr. Reid.

Mr. Bockstael: It all depends on Benjamin.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I can hardly stand it. Thank you, Mr. Chairman, my apologies for being late. You know what it is like around here running room to room. If anything that I may ask has already been covered, I would appreciate it, Mr. Chairman, if you would tell me so, so we do not have a repetition, and I will have to read the minutes.

The Chairman: I shall.

Mr. Benjamin: I take it, first, Mr. Chairman, that we are not getting into clau by clau in this until at the earliest at one of tomorrow's four meetings. Is that . . .

The Chairman: The general intent of the committee, as I read it Mr. Benjamin, is to begin clause by clause study at the 9.30 session tomorrow morning.

Mr. Benjamin: All you have to do is get me up.

The Chairman: Do not worry!

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I appreciate that. I will have some amendments. We are not quite finished all the translations on that. I will be happy to provide you and the minister's officials and other members of the committee with copies of them. I know they will want to support it, because they are good.

I wanted first though to ask whether, in the opinion of the officials, the bill and any regulations subsequent to that will apply to the transportation of dangerous goods within the property of the manufacturer or would that come under another piece of legislation?

The Chairman: That has been dealt with earlier Mr. Benjamin.

[Translation]

M. Fisher: Merci, monsieur le président. J'essaye d'avoir une idée bien nette de la situation. Lorsque vous dites que vous n'avez pas besoin de fonds supplémentaires pour mettre en vigueur la loi, vous ne faites pas allusion aux inspecteurs?

M. Bockstael: Nous ne parlons pas du rôle réservé aux autres groupes autonomes. Les chemins de fer pourraient engager davantage d'inspecteurs. Le CN et le CP ont un rôle qui leur est propre. On a parlé des inspecteurs qu'ils avaient mis à pied mais cela ne fait pas partie des coûts entraînés par le bill. Pour répondre à votre question, M. Charron a déclaré que la somme de \$1 million suffirait pour répondre aux exigences du bill. Il va sans dire qu'il nous faudra compter sur la collaboration des autres organismes ainsi que des provinces, qui devront veiller à ce que la nouvelle loi soit bien appliquée lorsqu'elle entrera en vigueur.

Le président: Monsieur Reid, veuillez être bref, car je crois que M. Benjamin voudrait avoir quelques minutes.

M. Reid (St. Catharines): Puisque j'ai eu l'occasion de poser une première série de questions, monsieur le président, je vais passer la parole à M. Benjamin mais permettez-moi de faire encore une brève remarque.

Le président: Je vais faire mon possible monsieur Reid.

M. Bockstael: Tout dépend de Benjamin.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'ai du mal à me retenir. Merci. Je vous prie d'excuser mon retard, monsieur le président. Vous savez comment les choses se passent ici où il faut courir d'une pièce à l'autre. Si l'on a déjà répondu aux questions que je vais poser, je vous saurais gré de bien vouloir m'en avertir, monsieur le président, de manière à ce qu'on ne se répète pas; le cas échéant, je lirai le compte rendu.

Le président: Volontiers.

M. Benjamin: Tout d'abord, si j'ai bien compris, monsieur le président, l'étude article par article aura lieu au plus tôt demain, au cours de l'une de nos quatre séances. Est-ce que . . .

Le président: Si j'ai bien compris, monsieur Benjamin, le comité a l'intention de passer à l'étude article par article, à la séance de 9 h 30 demain matin.

M. Benjamin: Il faudra que vous me tiriez du lit.

Le président: N'ayez crainte!

M. Benjamin: Je vous en remercie, monsieur le président. Je vais proposer quelques amendements. La traduction n'est pas encore terminée. C'est avec plaisir que je vous en remettrai un exemplaire ainsi qu'aux collaborateurs du ministre et aux autres membres du comité. Je suis sûr qu'ils y seront favorables, parce que ce sont de bons amendements.

Auparavant, toutefois, les hauts fonctionnaires pourraient-ils me dire si le projet de loi et toute réglementation qui s'y rattacherait s'appliqueront au transport des produits dangereux dans l'enceinte de l'usine de fabrication, ou bien cela relève-t-il d'une autre loi?

Le président: On en a déjà parlé, monsieur Benjamin.

[Texte]

Mr. Ellison: But we could answer him.

Mr. Benjamin: All right, just a quick yes or no.

The Chairman: Mr. Ellison—he asked me to tell him.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benjamin, the answer to that is, we believe generally not. It depends exactly where the shave off is made.

Mr. Benjamin: Presumably it is felt that somehow or other that is covered under other statutes.

Mr. Ellison: Yes sir.

Mr. Benjamin: Another question I have that may have been asked is who determines what is a reasonable request of an inspector? That would be under Clause 14(5)(a). Presumably a company could alter the situation while this inspector has his order confirmed or if an inspector makes unreasonable orders would they be removed instead of giving companies some leeway?

The Chairman: I believe you are turning new ground now Mr. Benjamin.

Mr. Ellison:

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman, not really. The formal answer to that, the ultimate answer, is that the court would determine if that was reasonable or not. In any kind of enforcement activity there is bound to be some discussion at the time between the inspector and those who are being inspected and of course there are some informal channels as well which might involve the inspector's supervisors.

Mr. Benjamin: But if there was disagreement as between reasonable requests of inspectors and what is thought unreasonable by transport or shipper, the final decision would have to be in the hands of the court.

Mr. Ellison: Yes, Mr. Chairman; that has to be the case.

Mr. Benjamin: Yes, I guess you could not very well have an arbiter on the scene. That would be nice.

The Chairman: Not likely.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, under the bill, I wonder whether the government can recover expenses of a clean-up as a result of something happening in the transportation of dangerous goods? What about municipalities, provinces, little businesses in terms of claims and clean-up? What about loss of business income, loss of earnings; what about municipal policing, civil defence costs, fire fighting costs; how do you reason that being covered?

• 2200

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. To the extent the federal government may engage, through a request, other people to assist in the taking of reasonable emergency measures, the federal government could assume the liability for those costs and promissory funds to reimburse them, and then in turn make an attempt to collect under Clause 18. However, the bill cannot tread in areas which deal with property and civil rights, which are provincial areas. These would normally

[Traduction]

M. Ellison: Oui, mais nous pouvons lui répondre.

M. Benjamin: D'accord; il suffit de dire oui ou non.

Le président: M. Ellison . . . il m'a demandé de vous le dire.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. En règle générale, monsieur Benjamin, nous ne le croyons pas. Tout dépend où l'on situe la ligne de démarcation.

M. Benjamin: On estime vraisemblablement que c'est couvert par d'autres lois.

M. Ellison: Oui, monsieur.

M. Benjamin: Voici une autre question, qu'on a peut-être déjà posée: qui détermine si la requête d'un inspecteur est raisonnable? Cela se rattache à l'article 14(5)a). On peut penser qu'une société pourrait modifier les conditions pendant que l'inspecteur obtient confirmation de sa requête ou bien, annulerait-on ses ordres s'ils sont jugés déraisonnables au lieu de donner aux sociétés une certaine marge de manœuvre?

Le président: Je crois que vous apportez du nouveau, monsieur Benjamin.

Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président; pas vraiment. La réponse officielle à cette question c'est, en définitive, qu'il appartiendrait au tribunal de juger si c'était raisonnable ou non. La mise en vigueur de la Loi se traduira nécessairement par des discussions entre l'inspecteur et ceux qui se font inspecter et, naturellement, il existe également des voies officielles en ce sens qu'on pourrait s'adresser aux supérieurs de l'inspecteur.

M. Benjamin: Oui, mais si l'on ne parvient pas à s'entendre sur ce qui est raisonnable de la part des inspecteurs ou déraisonnable de la part de la compagnie de transport ou de l'expéditeur, le tribunal devra trancher.

M. Ellison: Oui, monsieur le président; il en sera ainsi.

M. Benjamin: Oui, je suppose qu'il serait difficile d'avoir un arbitre sur place. Ce serait bien.

Le président: C'est peu probable.

M. Benjamin: Le projet de loi prévoit-il que l'État puisse obtenir le remboursement des frais d'assainissement ès un accident provoqué par le transport de produits dangereux? Les municipalités, les provinces ou les petites entreprises peuvent-elles être dédommagées? Et qui prendra en charge les pertes sur le chiffre d'affaires, les pertes de salaire ou encore les dépenses de la police municipale, de la défense civile ou du service des incendies?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Dans la mesure où, par l'intermédiaire d'une requête, le gouvernement fédéral pourrait engager d'autres gens pour l'aider à mettre en œuvre les mesures d'urgence qui s'imposent, il pourrait assurer la prise en charge de ces dépenses ou s'engager à les rembourser puis invoquer l'article 18 pour obtenir lui-même le remboursement. Cependant, le projet de loi ne peut pas empiéter sur des domaines concernant les droits civils ou ceux de la propriété

[Text]

be dealt with within provincial courts by people who feel they have suffered some loss as a result of these.

Mr. Benjamin: Well, when you say "the federal government could," and "where the federal government requests", then "the federal government could"—I think is the way you put it—should it not read that, starting, "where the federal government requests or obtains the aid of other municipalities or organizations," should it not read, "the government should" or "the government shall" include in any claims, the cost of compensation or expenses for the request they make upon bodies or individuals outside of their organizations?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Well, Mr. Chairman, I think the answer to that is, to the extent the federal government requests assistance, that itself entertains a liability to those people, which it would expect to meet by payment of previous services. Then, it in turn has to take the choice as to whether it will absorb those costs, or whether Her Majesty would attempt to recover them from somebody whose fault or negligence caused the accident. It is not an automatic thing, but there is always the liability of the Crown to meet the expenses of those whose services have specifically been requested. However, there is always a general obligation on the part of the public to assist in civil emergencies, and this is why it has to be left in the hands of the courts to show what is reasonable and what is not.

Mr. Benjamin: But if it is . . .

The Chairman: Final question please, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have three more here, sorry about that.

The Chairman: Well . . .

Mr. Benjamin: Okay. I will pursue this one maybe some more in the morning with Mr. Ellison. Will victims realize compensation—put it that way—that was granted by a court, if the person or persons responsible are unable to pay the amount required? While the minister requires all companies transporting these goods, not just some, to carry adequate liability insurance, what I am getting at is some kind of a fund to which all transporters of dangerous goods contribute, or some other such mechanism. I think we have seen this happen before, not often—in fact rarely—where even those who seem to have adequate liability insurance go belly-up during the course of litigation, or whatever. Has the government considered some sort of a fund to which all transporters of dangerous goods contribute in the event of mishaps or failure to comply with the provisions of this bill?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. The answer to that is, yes. It has been thought of, but in the case of this bill, it was considered impractical to establish such a fund. I believe Mr. Benjamin is using the example which is in the case of the crude oil movements, where there is a relatively limited number of people involved in importing and carrying these products, and it is possible to establish a fund by a simple levy but in the case of dangerous goods, where we believe that there may be up to three or four thousand very commonly transport-

[Translation]

car ils sont du ressort provincial. Quiconque s'estimant lésé par suite de ce genre de choses, exercerait normalement un recours devant les tribunaux provinciaux.

M. Benjamin: Quand vous dites «le gouvernement fédéral pourrait» et «si le gouvernement fédéral demande» puis «le gouvernement fédéral pourrait»—réfléchissez à la manière dont c'est formulé—ne serait-il pas préférable de commencer par «si le gouvernement fédéral exige ou obtient l'aide d'autres municipalités ou d'autres organismes», «le gouvernement devrait» ou «le gouvernement devra» joindre à toute réclamation le montant de l'indemnisation ou des frais subis par les organismes ou les particuliers qu'il a sollicités?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: La réponse, me semble-t-il, monsieur le président, c'est que dans la mesure où le gouvernement fédéral demande une aide, il est tenu de prendre ses responsabilités vis-à-vis de ces gens-là, c'est-à-dire de les dédommager des services antérieurement rendus. Reste à décider ensuite s'il assumera ces frais ou si l'État tentera d'en obtenir le remboursement auprès de ceux qui ont provoqué l'accident. Ce n'est pas automatique, mais l'État est toujours tenu de dédommager ceux dont il a expressément sollicité les services. Néanmoins, le public a toujours l'obligation d'apporter son concours en cas de sinistre et c'est pourquoi il faut s'en remettre aux tribunaux qui feront la part de ce qui est raisonnable et de ce qui ne l'est pas.

M. Benjamin: Oui, mais si c'est . . .

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'en ai trois autres, c'est dommage.

Le président: Oui, mais . . .

M. Benjamin: D'accord. Je reprendrai sans doute le sujet demain matin avec M. Ellison. Les victimes obtiendront-elles l'indemnisation—disons-le ainsi—que le tribunal leur a accordée si le ou les responsables sont incapables de verser la somme exigée? De même que le ministre exige des sociétés transportant ces produits, de toutes et non pas de certaines seulement, d'être suffisamment bien assurées, je propose la création d'une caisse à laquelle cotiseraient tous les transporteurs de produits dangereux, ou un système semblable. Le cas s'est déjà produit—rarement certes—où ceux qui paraissaient être suffisamment bien assurés ont fait faillite avant que le litige ne soit réglé. Le gouvernement a-t-il songé à créer une sorte de caisse à laquelle cotiseraient tous les transporteurs de produits dangereux au cas où ils ne seraient pas en mesure de se plier aux dispositions de ce projet de loi?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. La réponse est oui; on y a pensé, mais dans le cas de ce projet de loi, on a jugé qu'il serait difficile de créer une caisse de ce genre. Je pense que M. Benjamin songe au transport du pétrole brut où le nombre des importateurs et des transporteurs est relativement limité. Auquel cas, il serait possible de constituer une caisse en prélevant une simple redevance, mais en ce qui concerne les produits dangereux que l'on transporte et dont les plus courants sont au nombre de trois à quatre mille, le nombre des

[Texte]

ed products, perhaps involving many thousands of carriers and shippers and importers and manufacturers, it would not be considered possible to levy or establish a fund with some kind of equity that would make sure that people contributed to the fund in the way that responded to their production or transportation or distribution. For that reason we felt that if there was any answer to this, it was to reinforce the normal commercial relationships and liabilities that exist within the general system of laws but given the failure of that system to work, Clause 19 enables the minister to require evidence of financial responsibility in cases where he feels it is necessary. We do not envisage that that would be too frequently used but the power is there to do so.

• 2205

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I appreciate the number, in hundreds of thousands, of items that would be transported but did you give consideration to a common statutory levy of, say, 10 cents a hundred weight, no matter how it is transported or by whom or how far. This would go into a common fund out of which could be paid compensation that could not be met as a result of court decisions or it could be compensation without prejudice.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Yes, sir, that kind of concept was advanced but again the very fragmentation of, say, the freight forwarder industry or the trucking industry or the importers of chemical specialties would make the administration of that fund probably prohibited. It is quite a different thing when you consider that perhaps the average consignment would number in the tons rather than the thousands of tons as you might find in, say, bulk movements of oil cargoes that make it impossible to set up some kind of levy, the cost of administering it would probably exceed the revenue derived.

Mr. Benjamin: Even though the carrier . . .

The Chairman: Final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I am afraid I am going to have to disagree with Mr. Ellison on this. When the carrier shows this as part of its tariff and it goes on a bill of lading which then becomes an invoice for charges for transporting the goods—let me illustrate, or the hundreds of thousands of carloads of livestock transported in Canada over the last 90 years, there has been a charge on the bill; that was \$2.00 for standing in the stock car. If there was a one per cent or a ten cents a hundredweight surcharge added to the freight weight in the transportation of a certain good it would become—and it is very simple really; however I do not want to oversimplify it—the responsibility of the transporter to recover these tariffs for moving those dangerous goods and to remit x cents per hundred pounds or x per cent of the shipping charges to a common fund. It has been done in other ways for other kinds of commodities and for other kinds of services. This is not a service. This is establishing a fund.

The Chairman: Mr. Ellison.

[Traduction]

transporteurs, des importateurs et des fabricants étant de l'ordre de plusieurs milliers, il serait impossible de créer une caisse ou de prélever équitablement des redevances au pro rata du volume de la production, du transport ou de la distribution. C'est la raison pour laquelle nous avons jugé que s'il existait une solution à ce problème, elle consistait à renforcer les responsabilités commerciales qui existent normalement dans le cadre de la législation en vigueur, quitte à invoquer l'article 19, lequel autorise le ministre à exiger une preuve de solvabilité lorsqu'il estime que c'est nécessaire. Nous ne croyons pas que le cas serait fréquent, mais les pouvoirs sont là.

M. Benjamin: Je comprends que les produits transportés se comptent par centaines de milliers, mais avez-vous songé à exiger de par la loi une redevance ordinaire de 10c. par cent livres, par exemple, indépendamment de ce qui est transporté, du transporteur ou de la distance. Cela irait dans une caisse commune dans laquelle on puiserait pour verser les indemnités accordées par le tribunal en cas d'insolvabilité, ou bien il pourrait y avoir indemnisation sans préjudice.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Oui, monsieur, cette idée a été proposée mais, je le répète, l'extrême fragmentation des secteurs du fret, du camionnage ou de l'importation de produits chimiques, rendrait prohibitive la gestion de cette caisse. C'est tout à fait différent quand on songe qu'en moyenne les cargaisons se chiffrent par tonnes et non par milliers de tonnes comme dans le transport en vrac, celui du pétrole notamment, ce qui rend impossible le prélèvement d'une redevance quelconque car les frais d'administration dépasseraient vraisemblablement les recettes qu'on pourrait en tirer.

M. Benjamin: Même si le transporteur . . .

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je crains de ne pas être du même avis là-dessus que M. Ellison. Lorsque le transporteur fait figurer cela dans ses tarifs, que cela est répercuté dans la lettre de voiture et passe dans la facture du transport des marchandises—permettez-moi d'en donner un exemple en citant les centaines de milliers de cargaisons de bétail qui ont été transportées au Canada depuis 90 ans; dans la facture, figurait une somme de \$2 pour le wagon ayant servi au transport. Il suffirait d'ajouter une surtaxe de 1 p. 100 ou de 10c. par cent livres en fonction du poids des marchandises transportées—et c'est vraiment très simple; cependant, je ne veux pas être simpliste—le transporteur serait tenu de tarifier le transport de ces marchandises dangereuses et de verser à une caisse commune cents par cent livres ou x p. 100 des frais de transport. Cela s'est fait de diverses manières pour d'autres types de produits et de services. En l'occurrence, il ne s'agit pas d'un service, il s'agit de constituer une caisse.

Le président: Monsieur Ellison.

[Text]

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. I am afraid I will have to differ with Mr. Benjamin on this point. I have had enough dealings over the years with the provincial administrations, who for example have been attempting to collect gasoline and fuel taxes from the highly fragmented trucking industry, which I believe comprises over 20 or 30 thousand different companies itself to say nothing of the private carriage. I could, for example, give you the comment about the transport of ammonium nitrate, which may be in relatively large quantities from the original manufacturer, to, say, the agricultural co-operatives, and from there maybe by some form of for-hire carriage, and ultimately it is done by the farmer in his truck. At what point do you collect your ten cents per hundredweight, and how many times do you collect the ten cents per hundredweight, in the overall journey? One would have to assess where the risk to the general public safety arises. Is it at the initial carriage, the second carriage, or the third carriage? It is questions like this which have suggested to us that we should reinforce the present practice of assigning liability to those in the industry, both the shippers and the carriers, and having them assume their liabilities through normal commercial practices.

• 2210

Mr. Benjamin: Well, I will pursue this some more in the morning, Mr. Chairman. I am afraid Mr. Ellison has brought in a straw man when he talks about farmers. Here we are only talking about those transporters covered by this federal legislation. The federal government has no authority whatsoever over somebody hauling volatile fertilizer or something from one farm to another, inside province. It obviously would not be covered by this legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Reid, do you still wish to proceed?

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, the hour is late and I will try to be brief, but I will ask one or two questions, if I might.

The Chairman: That is a credit to your tenacity.

Mr. Reid (St. Catharines): First of all, then, Mr. Chairman, you will recall the presentation of the Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment, wherein they did indicate there were perhaps two instances of difference in substance between the French and English versions. May we assume this has been remedied in the motions being presented for consideration later?

Mr. Bockstael: I must ask Mr. Ellison.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. I believe we have remedied that, but we can check it overnight to make sure.

Mr. Reid (St. Catharines): We will leave it at that, that it will be checked out . . .

Mr. Bockstael: Yes.

[Translation]

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Je crains de ne pas être du même avis là-dessus que M. Benjamin. Au cours des années, j'ai souvent eu affaire aux administrations provinciales qui, par exemple, ont voulu prélever une taxe sur l'essence et le carburant dans le secteur du camionnage lequel est extrêmement fragmenté puisqu'il compte, je crois, plus de 20 ou 30 mille entreprises différentes, pour ne pas parler du transport privé. Prenons par exemple le transport du nitrate d'ammonium, livré en quantités importantes depuis la fabrique jusqu'à la coopérative agricole: de là, il est ensuite acheminé par un transporteur sous contrat, la dernière étape, c'est le fermier qui le transporte dans son camion. A quelle étape perceviez-vous votre dix cents par quintal, pendant ce trajet, combien de fois le perceviez-vous? Il faudrait évaluer à quel moment on met en danger la sécurité du public. Est-ce lors du premier trajet, du deuxième ou du troisième? Il faudrait, comme on nous l'a suggéré, insister sur la pratique actuelle d'imputer les responsabilités à l'industrie, à l'affrètement et au transporteur, en leur demandant de les assumer selon les pratiques commerciales ordinaires.

M. Benjamin: Monsieur le président, je reprendrai cette question demain matin. Lorsqu'il parle des fermiers, je crains que M. Ellison essaie de nous jeter de la poudre aux yeux. Nous parlions uniquement des transporteurs relevant de cette loi fédérale. Le gouvernement fédéral n'a aucune compétence sur quiconque transporte des fertilisants volatiles ou autre chose d'une ferme à l'autre, à l'intérieur d'une province. Il est évident que cela ne relèverait pas de cette loi.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Reid, avez-vous toujours l'intention de poser vos questions?

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, il est tard, mais je serai bref, et je ne poserai qu'une ou deux questions.

Le président: Voilà qui prouve votre ténacité.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, vous vous appellerez sûrement l'exposé de l'Association pétrolière pour la conservation de l'Environnement canadien, dans laquelle on soulignait deux cas où il y avait une différence entre les versions françaises et anglaises du texte. Peut-on présumer qu'on a remédié à cela par les motions qui devront être étudiées plus tard?

M. Bockstael: Je dois demander à M. Ellison.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Je crois que nous l'avons fait, mais je vais quand même vérifier ce soir.

M. Reid (St. Catharines): Nous attendrons que vous ayez vérifié . . .

M. Bockstael: Oui.

[Texte]

Mr. Reid (St. Catharines): . . . so we will be informed. I do not have the section we are referring to, but it should be on the record.

Secondly then, Mr. Chairman, perhaps the parliamentary secretary can answer for the minister: in response to a comment from Mr. Turner, Mr. Ellison pointed out that he could assure the members of this committee that many hours of staff and much of the resources of the department were being utilized in preparation of this bill and the regulations which accompany it—and this is understandable, because all of us want a good bill. But all that means it is still going to be some time off before the law of this bill will be implemented. Accidents happen; and I recall the party of government making some comment in Winnipeg that it wanted to be closer to the people. Is it not possible for the minister, at least for Crown corporations, to hand down a set of safety rules or precautions which could and should be implemented now?

The Chairman: Could be implemented now; is that what you said?

Mr. Reid (St. Catharines): Now—without waiting for the legislation to be passed. Ordinary safety precautions.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, to the extent that legislative authority exists either in the federal or in the provincial government, regulations exist and the safety program could be implemented. But one of the alarming things which have been discovered is that there are gaps between the existing legislative authorities which leave areas which are unregulated, and overlaps, which at the moment mean that sometimes the regulations which are applied by the different levels of government are inconsistent and causing problems. This is why I would have to say, yes, things can be done now, but it may be unwise to do so.

The Chairman: Mr. Charron would like to make a comment, too, please.

• 2215

Mr. Charron: I would like just to add, Mr. Chairman, that when the regulations are made and after the consultative process is terminated, a time which we are soon approaching, and when this act has been proclaimed, those regulations will apply of that day to at least federal endeavours. In the meantime, existing regulations apply. But the federal agencies responsible for transportation of dangerous goods regulations under existing statutes are the same people who are working with our group regarding the transport of dangerous goods, to bring out the new regulations.

So, I think Mr. Ellison's earlier comment about full implementation being maybe months and possibly more than a year down the pike had to do with the full obligation of this to all transportation endeavours within the provinces across the country and, also, the breaking-in pains, if you wish—the training of inspectors and what have you. But there is no doubt in our mind that the moment this is law, it applies.

[Traduction]

M. Reid (St. Catharines): . . . afin que vous nous en informiez. Je n'ai pas le numéro de l'article, mais ce devrait être au compte rendu.

Ensuite, monsieur le président, le secrétaire parlementaire pourra peut-être répondre au nom du ministre. En réponse à un commentaire de M. Turner, M. Ellison a dit qu'il pouvait assurer les membres de ce comité que le ministère avait consacré beaucoup de temps et d'efforts à la préparation de ce bill et des règlements qui en découlent, ce qui est compréhensible, puisque nous voulons tous un bon projet de loi. Mais tout cela signifie qu'il faudra encore attendre afin de voir l'application de cette loi. Un accident est vite arrivé, et je me souviens qu'un représentant du gouvernement a déclaré à Winnipeg qu'il voulait être plus près des gens. Le ministre ou du moins les sociétés de la Couronne, ne pourraient-ils pas présenter un ensemble de règlements, de sécurité ou de mesures préventives qui pourraient et devraient être appliqués immédiatement?

Le président: Vous avez bien dit qu'on pourrait appliquer immédiatement?

M. Reid (St. Catharines): En effet, sans attendre l'adoption de la loi et des mesures préventives ordinaires.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Pour autant qu'il y ait des lois fédérales et provinciales, il y a des règlements et un programme de sécurité pourrait être appliqué. Mais, l'une des choses alarmantes que nous avons découvertes, c'est qu'il y a dans les lois existantes, des lacunes, dans des secteurs qui ne sont pas réglementés, et des chevauchements qui font que les règlements provenant de divers paliers de gouvernement ne sont pas uniformes et créent des problèmes. C'est pourquoi je répondrai que oui, on pourrait faire quelque chose maintenant, mais il ne serait peut-être pas sage de le faire.

Le président: Monsieur Charron, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Charron: J'aimerais simplement ajouter, monsieur le président, qu'une fois les règlements rédigés et les consultations terminées, ce qui ne tardera pas, et une fois la loi promulguée, les règlements entreront en vigueur le jour même, du moins dans les sphères fédérales. Entre-temps, les règlements existants s'appliquent. Il est toutefois à noter que les organismes fédéraux responsables de la réglementation du transport des marchandises dangereuses en vertu de lois existantes sont les mêmes qui travaillent de concert avec nous pour préparer la nouvelle réglementation sur le transport des marchandises dangereuses.

Je crois donc que lorsque M. Ellison a dit tout à l'heure qu'une mise en œuvre complète ne se ferait que dans quelques mois ou peut-être même un an, il voulait parler de l'entrée en vigueur de tous les règlements visant tous les modes de transport, dans les provinces et dans tout le pays et il voulait également parler des difficultés de rodage si vous voulez . . . la formation des inspecteurs et tout le reste. Il ne fait néanmoins

[Text]

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I will not belabour it but I simply want to confirm that on the basis of ordinary master and servant relationship or employer-employee relationship, surely there is an area there where instructions can be given for the wearing of rubber boots or the taking of ordinary precautions when dealing with dangerous goods, without the necessity of this kind of legislation which we are waiting for and which is so essential. In the meantime, and it is the meantime we are talking about now, are we saying that there is no such area in which we can operate?

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, in various areas of federal responsibility, safety procedures are being reviewed constantly. For instance, on the marine shipping side, even while this piece of legislation is before the House, improvements are being made to marine regulations under the Maritime Code that relate to ship safety and, specifically, to transport of dangerous goods.

Mr. Reid (St. Catharines): I will move on to my last question, Mr. Chairman, it is just as easy. Having been involved in local government for many years, I was very much interested in Mr. Ellison's comment with respect to cost recovery and the assumption of liability by the federal government. It relates to the incurring of such liability by that local municipality within which a spill occurs or any other incident of this nature is occasioned. Actions start to flow almost immediately thereafter.

Are we to assume from the comments made earlier by Mr. Ellison that the federal government automatically assumes that liability without concern for its recovery but a local government can recover from the federal government in the event of a spill or dangerous-goods incident?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Reid the area of recovery of, say, local authority expenses is one which is extremely difficult because they are after all, creatures of the provinces and I am sure that this will be addressed in the negotiations with the provinces in terms of the joint administration of this bill.

Specifically, I have been referring to, say, the activities of private citizens or construction companies who might be requested to provide some assistance such as, for example, the provision of special equipment "which" would be used to dike ditches or move damaged vehicles, rather than the local authorities. We are well aware, of course, that local authorities are concerned about the extraordinary expenses they might face in dealing with these emergencies; yet under the scheme of things within the Canadian system, these are considered to be provincial and local responsibilities and not necessarily those of the federal government. So, in the light of these

[Translation]

aucun doute, à notre avis, que dès l'instant où ce projet de loi deviendra loi, il deviendra exécutoire.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, je ne vais pas m'attarder là-dessus mais je veux confirmer que dans le cadre des relations ordinaires entre maître et serviteur, ou employeur et employé, il doit certainement être possible de donner des instructions pour que l'on porte des bottes de caoutchouc ou que l'on prenne des précautions normales dans la manutention des marchandises dangereuses, sans qu'il soit nécessaire d'attendre pour une loi de ce genre aussi essentielle soit-elle. Entre-temps, c'est-à-dire maintenant, voulez-vous dire qu'il n'est pas possible de prendre de mesures?

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, dans les diverses sphères de responsabilité fédérale, nous revoyons constamment les procédures de sécurité. Par exemple, pour le transport maritime, même alors que la Chambre étudie le présent projet de loi, on apporte des améliorations à la réglementation maritime qui découle du Code maritime qui porte sur la sécurité des navires et plus particulièrement sur le transport des marchandises dangereuses.

M. Reid (St. Catharines): Je vais passer à ma dernière question, monsieur le président, c'est tout aussi facile. Ayant œuvré pendant de nombreuses années au niveau local, je m'intéresse beaucoup aux remarques de M. Ellison sur le recouvrement des frais et la présomption de responsabilité du gouvernement fédéral. Il s'agit de la responsabilité de la localité où se produit un déversement ou tout autre accident de cette nature. Des poursuites sont en général intentées presque immédiatement.

A la lumière des propos de M. Ellison, devons-nous supposer que le gouvernement fédéral assume automatiquement toute responsabilité sans se préoccuper du recouvrement des frais, et qu'un gouvernement local peut se faire rembourser par le gouvernement fédéral lors d'un déversement ou d'un accident attribuable à des marchandises dangereuses?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Monsieur Reid, le recouvrement des frais par les autorités locales est une question extrêmement difficile puisqu'après tout, les municipalités sont les créatures des provinces et je suis convaincu qu'au cours des négociations avec les provinces sur l'administration conjointe de ce projet de loi, il en sera question.

Plus précisément, je voulais parler des mesures prises non par les autorités locales, mais par des citoyens ou des entreprises de construction auxquels on pourrait demander de l'aide, comme par exemple, fournir de l'équipement spécial pour endiguer des fossés ou déplacer des véhicules endommagés. Évidemment, nous savons pertinemment que les autorités locales s'inquiètent des dépenses extraordinaires auxquelles elles devront peut-être faire face lors d'urgences; pourtant, dans le cadre du régime canadien, de tels événements sont considérés la responsabilité des provinces et des autorités locales et pas nécessairement celle du gouvernement fédéral. Vu ces considérations, je vais devoir me désister . . .

[Texte]

consideration I am just going to have to beg your question and ...

• 2220

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I am sorry for interjecting, and perhaps I will have to wait until I read the report in the morning as to what the exact words were, but, I understood, Mr. Ellison, and I might be wrong, that when the question was asked with respect to municipal recovery and why it was not included in the bill, it was indicated that the municipalities looked to the federal government, and the federal government is protected, that that is the reason why municipalities were not referred to and protected in the bill itself. Now, are we qualifying the recovery of local municipalities with respect to costs incurred, through no fault of their own, by some incident within their municipality?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. There is a possibility that it could be covered if there is a specific request made, then the federal government would assume a liability for the meeting of those requests. But we have to condition that with the fact that it is the responsibility of the municipality, through the provincial delegation of power, to provide some basic standard of emergency response for firefighting—this type of thing. So, I think we would have to argue that not all of the firefighters costs, for example, would automatically become a federal responsibility just because they were at the scene of an accident involving dangerous goods.

Mr. Reid (St. Catharines): Then I will just move on to the last question, with your indulgence, Mr. Chairman. Does that situation change if there is an individual or a small business incurring direct costs as a result of damage related thereto, or by reason of somebody making a request that they take some form of action?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, it would only apply, I think, to the question of their incurring a cost as a result of a request, not as a result of the loss of business or something of that nature. They would have to recover that cost through normal procedures under provincial jurisdiction, that is to say civil actions.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. In view of the comments made by Mr. Forrestall, a few minutes ago, with regard to the assistance from officials and the amount of work they have done on this bill, members of the committee might want to know that when I called Mr. Ellison about June 30 to ask him if we completed our public hearings by July 3, could he be ready by July 7 with any amendments the department wished to bring in, he assured me they would be ready even if they had to work all night. I do not know if he had to work all night or not, but I note that he has the amendments ready. I think

[Traduction]

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, je m'excuse d'interrompre, et peut-être devrais-je attendre de lire le rapport demain matin pour savoir exactement quels ont été les termes utilisés, mais j'avais cru comprendre, monsieur Ellison, et je fais peut-être erreur, qu'on avait demandé pourquoi le recouvrement par les municipalités ne figurait pas dans le projet de loi et qu'on avait répondu que les municipalités regardaient du côté du gouvernement fédéral qui, lui, est protégé dans le projet de loi et que pour cette raison il n'était pas fait mention dans le projet de loi même ni des municipalités, ni de leur protection. Ajoutons-nous maintenant des conditions au recouvrement des frais encourus par les municipalités lors d'un accident chez-elles sans qu'elles en soient le moins responsable?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Il est possible pour les municipalités de récupérer leurs frais si elles en font la demande expresse puisqu'alors le gouvernement fédéral assumerait la responsabilité de donner suite à ses demandes. Il est à noter cependant que c'est la responsabilité de la municipalité, puisque le pouvoir lui est délégué par la province de fournir des moyens de base pour faire face à une urgence quelle que le feu... ce genre de chose. Par conséquent, je crois que nous devons faire valoir que tous les frais encourus pour combattre les incendies seraient automatiquement à la charge du gouvernement fédéral parce que les pompiers se sont rendus sur les lieux d'un accident où il y avait des marchandises dangereuses.

M. Reid (St. Catharines): Je vais donc passer à ma dernière question, si vous le voulez bien, monsieur le président. Est-ce que cela change quelque chose si un particulier ou une petite entreprise encourt directement des frais à la suite de dégâts ou parce qu'on lui a demandé d'agir dans le cadre de l'accident?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Monsieur le président, ce ne serait le cas que s'il supportait des frais à la suite d'une demande et non par perte d'affaires ou quelque chose de ce genre. Ils devraient récupérer leurs frais conformément aux procédures normales prévues par la province, c'est-à-dire en intentant des poursuites civiles.

Le président: Merci, monsieur Reid. A la suite des remarques d'il y a quelques instants de M. Forrestall sur l'aide des fonctionnaires et la somme énorme de travail qu'ils ont effectué sur ce projet de loi, les membres du Comité voudront peut-être savoir que lorsque j'ai téléphoné à M. Ellison vers le 30 juin pour lui demander si nous terminions les séances publiques le 3 juillet, pouvait-il préparer tous les amendements que le ministère désirait déposer pour le 7 juillet, il m'a assuré qu'ils seraient prêts même s'ils devaient tous travailler toute la nuit. Je ne sais pas s'il a travaillé toute la nuit ou non, mais je

[Text]

Mr. Charron and Mr. Ellison, and their people, should be complimented for that.

Some hon. Members: Hear. Hear.

The Chairman: I also wish to thank Mr. Bockstael and the other witnesses for appearing here today, and all members of the committee.

Having said that, may I say that the committee will adjourn until 9.30 tomorrow morning in this same room for those who can make it.

[Translation]

note que les amendements sont prêts. Je crois que l'on doit en féliciter M. Charron et M. Ellison ainsi que leurs collaborateurs.

Des voix: Bravo!

Le président: Je tiens aussi à remercier M. Bockstael et les autres témoins d'être venus aujourd'hui ainsi que tous les membres du Comité.

Cela dit, j'ajouterai que la prochaine séance aura lieu à 9 h 30 demain matin, dans la même salle, pour ceux d'entre vous qui pourront y assister. La séance est levée.











If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;

Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transport of Dangerous Goods.

From the Department of Justice:

Mr. Bernie Shaffer, Legislative Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la Coordination;

M. T. Duncan Ellison, directeur, Transport des matières dangereuses.

Du ministère de la Justice:

M. Bernie Shaffer, avocat en matière de législation.

3
HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 11

Fascicule n° 11

Tuesday, July 8, 1980

Le mardi 8 juillet 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods

Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses

APPEARING:

COMPARAÎT:

Mr. Robert Bockstael, M.P.,
Parliamentary Secretary to the
Minister of Transport

M. Robert Bockstael, député,
secrétaire parlementaire du
ministre des Transports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Beauchamp-Niquet (Mrs.)	Ellis
Benjamin	Forrestall
Bloomfield	Harquail
Bockstael	Mackasey
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Malépart

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Mayer	Skelly
Mazankowski	Towers
McDermid	Turner—(20)
Penner	
Reid (<i>St. Catharines</i>)	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, July 8, 1980:

Mr. McDermid replaced Mr. McCuish;
Mr. Mazankowski replaced Mr. Gass;
Mr. Rossi replaced Mr. Mackasey;
Mr. Dubois replaced Mr. McRae;
Mr. Skelly replaced Mr. Blackburn;
Mr. Tousignant replaced Mr. Dubois;
Mr. Harquail replaced Mr. Tousignant;
Mr. Bloomfield replaced Mr. Rossi;
Mr. Malépart replaced Mr. Fisher;
Mrs. Beauchamp-Niquet replaced Mr. Deniger;
Mr. Mackasey replaced Mr. Roy.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 8 juillet 1980:

M. McDermid remplace M. McCuish;
M. Mazankowski remplace M. Gass;
M. Rossi remplace M. Mackasey;
M. Dubois remplace M. McRae;
M. Skelly remplace M. Blackburn;
M. Tousignant remplace M. Dubois;
M. Harquail remplace M. Tousignant;
M. Bloomfield remplace M. Rossi;
M. Malépart remplace M. Fisher;
M^{me} Beauchamp-Niquet remplace M. Deniger;
M. Mackasey remplace M. Roy.

ORDER OF REFERENCE

Monday, June 16, 1980

ORDERED,—That the Standing Committee on Transport be empowered to travel for a period of up to ten (10) days to Transport Canada Establishments in Eastern and Western Canada while considering Vote 1 under TRANSPORT in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981, such travel period to commence after Labour Day and conclude no later than the recall of Parliament during the First Session of the 32nd Parliament and that the necessary staff do accompany the Committee.

ATTEST:

Pour le Greffier de la Chambre des communes

Le Greffier adjoint

MARCEL R. PELLETIER

Clerk Assistant

for the Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le lundi 16 juin 1980

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité permanent des transports soit autorisé à voyager, avec le personnel nécessaire, pour une période ne dépassant pas dix (10) jours, dans l'est et dans l'ouest du Canada, pour visiter les installations de Transports Canada, tout en poursuivant l'examen du crédit 1 du ministère des Transports figurant au Budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, ces déplacements commenceraient après la Fête du travail et prendraient fin avant la nouvelle convocation des Chambres au cours de la première session de la 32^e législature.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 8, 1980
(15)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Maltais, Mayer, McDermid, Penner, Reid (*St. Catharines*), Roy, Towers and Turner.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination and Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transport of Dangerous Goods. Mr. Bernie Shaffer, Legislative Counsel, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

By unanimous consent, the Chairman presented the FOURTH REPORT of the Subcommittee on Agenda and Procedure, which is as follows:—

Your Subcommittee met Wednesday, July 2, 1980, to plan its future business:—

1. That the following schedule of meetings be adopted with regard to the consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods:—

Monday, July 7, 1980 at 8:00 p.m.

The Parliamentary Secretary and the officials of the Department of Transport will be in attendance.

Tuesday, July 8, 1980 at 9:30 and 11:00 a.m., 3:30 and 8:00 p.m.

Commencement of clause by clause study of the Bill.

2. Order of Reference relating to travel to Eastern and Western Canada for a period of up to ten (10) days to visit Transport Canada Establishments.

A. That the purpose of the trip be educational and fact finding.

B. That the Members of the Committee travel to Eastern Canada during the week of September 8th 1980 and to Western Canada during the week of September 22nd 1980.

C. That the meetings be open and informal.

D. That the Chairman be authorized to make all the arrangements for the trip including alternative arrangements when necessary.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 8 JUILLET 1980
(15)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Maltais, Mayer, McDermid, Penner, Reid (*St. Catharines*), Roy, Towers et Turner.

Comparait: M. Robert Bockstael, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la Coordination et M. T. Duncan Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses. *Du ministère de la Justice:* M. Bernie Shaffer, avocat en matière de législation.

Le Comité reprend l'étude du bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

Du consentement unanime, le président présente le quatrième rapport du sous-comité du programme et de la procédure, qui s'établit comme suit:

Votre sous-comité s'est réuni le mercredi 2 juillet 1980 pour établir le calendrier de ses prochains travaux et a convenu de ce qui suit:

1. Que le calendrier des séances suivant soit adopté en ce qui concerne le Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses:

Le lundi 7 juillet 1980, à 20 heures.

Le secrétaire parlementaire et les hauts fonctionnaires du ministère des Transports seront présents.

Le mardi 8 juillet, 1980 à 9 h 30, 11 heures, 15 h 30 et 20 heures.

Début de l'étude du bill, article par article.

2. Ordre de renvoi relatif au voyage dans l'est et l'ouest du Canada pour une période allant jusqu'à dix (10) jours pour visiter les établissements de Transports Canada.

A. Que le but du voyage soit éducatif et informatif.

B. Que les Membres du Comité voyagent à l'est du Canada durant la semaine du 8 septembre 1980, et à l'ouest du Canada durant la semaine du 22 septembre 1980.

C. Qu'aucune séance officielle n'ait lieu, mais que les réunions soient ouvertes au public.

D. Que le président soit autorisé à prendre toutes les dispositions nécessaires pour le voyage, y compris des dispositions de remplacement, s'il y a lieu.

E. That a tentative itinerary be prepared by the Clerk of the Committee in consultation with a Coordinator appointed by the Department of Transport.

F. That a tentative itinerary be submitted to the Subcommittee on Agenda and Procedure as soon as possible.

G. That the Chairman be authorized to write to the Minister of National Defence for the availability of a Departmental aircraft to transport members and staff to Eastern and Western Canada.

H. That twenty Members of the Committee travel accompanied by the Clerk of the Committee and her secretary, two interpreters, three research assistants representing each of the parties and one Coordinator from the Department of Transport.

On motion of Mr. Forrestall, the FOURTH REPORT of the Subcommittee on Agenda and Procedure was concurred in.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

On motion of Mr. Maltais, it was agreed,—That the French version of Clause 2 be amended, by striking out lines 10 to 12, on page 1 and substituting the following therefor:

«conteneur» Contenant—même monté sur châssis—assez résistant pour permettre un usage répété et destiné au transport, sans”

On motion of Mr. Maltais, it was agreed,—That the French version of Clause 2 be amended by striking out lines 19 to 22, on page 1, and substituting the following therefor:

«reuses au cours de leur manutention ou de leur transport, ou qui font l'objet d'une demande de transport et en donnant la désignation ou fournissant des précisions à leur sujet.»

Mr. Penner moved,—That Clause 2 be amended by striking out lines 24 to 26 on page 1 and substituting the following therefor:

“ous goods in or from any containers, packaging or means of transport or at any facility for the purposes of, in the course of or following transportation and”

Mr. Benjamin moved a sub-amendment by adding the following, between the word “transportation” and the word “and” “including in the course of or for the purposes of transportation on the property of the manufacturer of such goods, and”.

After debate thereon by unanimous consent, Mr. Benjamin withdrew his sub-amendment.

After further debate, the amendment carried.

On motion of Mr. Penner, it was agreed,—That Clause 2 be amended by striking out line 15 on page 2 and substituting the following therefor:

“er or means of transport;”

On motion of Mr. Penner, it was agreed,—That the English version of Clause 2 be amended by striking out lines 22 and 23 on page 2 and substituting the following therefor:

“ous goods or containers, packaging, means of transport or facilities used in the handling,”

E. Qu'un itinéraire provisoire soit préparé par le greffier du Comité de concert avec un coordonnateur nommé par le ministère des Transports.

F. Qu'un itinéraire provisoire soit soumis au sous-comité du programme et de la procédure le plus tôt possible.

G. Que le président soit autorisé à écrire au ministre de la Défense nationale concernant la disponibilité d'un avion du M.D.N. qui transportera les membres et le personnel dans l'est et l'ouest du Canada.

H. Que vingt membres du Comité voyagent accompagnés du greffier du Comité et sa secrétaire, deux interprètes, trois adjoints à la recherche représentant chacun des partis et un coordonnateur du ministère des Transports.

Sur motion de M. Forrestall, le QUATRIÈME RAPPORT du sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Sur motion de M. Maltais, il est convenu,—Que la version française de l'article 2 soit modifiée en remplaçant les lignes 10 à 12, page 1, par ce qui suit:

«conteneur» Contenant—même monté sur châssis—assez résistant pour permettre un usage répété et destiné au transport, sans»

Sur motion de M. Maltais, il est convenu,—Que la version française de l'article 2 soit modifiée en remplaçant les lignes 19 à 22, page 2, par ce qui suit:

«reuses au cours de leur manutention ou de leur transport, ou qui font l'objet d'une demande de transport et en donnant la désignation ou fournissant des précisions à leur sujet.»

M. Penner propose,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant les lignes 16 à 20, page 2, par ce qui suit:

«manutention» Toute opération, indépendamment des installations où elle a lieu, de chargement, de déchargement, de conteneurisation ou d'emballage de marchandises dangereuses effectuée en vue de leur transport, au cours de celui-ci ou par après. Les opérations»

M. Benjamin propose le sous-amendement suivant: ajouter les termes suivants entre le terme «transport» et «ou»: «y compris au cours du transport ou aux fins de transport sur la propriété du fabricant de ces marchandises, ou».

Le débat s'engage puis, du consentement unanime, M. Benjamin retire son amendement.

Après débat, l'amendement est adopté.

Sur motion de M. Penner, il est convenu,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant la ligne 3, page 2, par ce qui suit:

«définition exclut les moyens de transport et les»;

Sur motion de M. Penner, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 2 soit modifiée en remplaçant la ligne 10, page 2, par ce qui suit:

“ous goods or containers, packaging, means of transport or facilities used in the handling,”

On motion of Mr. Maltais, it was agreed,—That the French version of Clause 2 be amended by striking out lines 5 to 13 on page 2 and substituting the following therefor:

«indication de danger». Toute information destinée à signaler les risques présentés par des marchandises dangereuses, ou la conformité aux normes de sécurité, quels que soient sa forme et son support, à placer en évidence sur ces marchandises et les conteneurs, emballages et moyens de transport utilisés pendant leur manutention ou leur transport ou à l'occasion d'une demande de transport les concernant.»

On motion of Mr. Penner, it was agreed,—That Clause 2 be amended by striking out lines 26 to 28 on page 2 and substituting the following therefor:

“safety requirements” means requirements for the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods, for the reporting of those activities, for the training of persons engaged in those activities and for the inspection of those activities;”

On motion of Mr. Penner, it was agreed,—That Clause 2 be amended by striking out lines 30 to 32 on page 2 and substituting the following therefor:

“ing the design, construction, equipping, functioning or performance of containers, packaging, means of transport or facilities used in the handling,”

On motion of Mr. Maltais, it was agreed.—That the French version of Clause 2 be amended by striking out lines 39 to 41, on page 2, and substituting the following therefor:

«moyens de transport utilisés en vue de la manutention ou du transport des marchandises dangereuses, ou à l'occasion d'une demande de ce transport.»

And the question being put on Clause 2, as amended, it was carried.

On Clause 3

Mr. Benjamin moved,—That Clause 3 be amended by:

(a) deleting line 14 and substituting the following therefor:

“such application by the regulations; or”

(b) deleting lines 18 to 21 and substituting the following therefor:

“his sole direction or control.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Benjamin withdrew his amendment.

At 11:19 a.m. the sitting was suspended.

At 11:35 a.m. the sitting resumed.

Mr. Forrestall moved,—That Clause 3 be amended by adding a new paragraph (d) to subclause (3).

Within a manufacturing or storage facility unless the dangerous goods are in or on a means of transport for the purpose of shipment beyond the manufacturing or storage facility.

By unanimous consent, Mr. Forrestall withdrew his amendment.

Mr. Forrestall moved,—That Clause 3 be amended by adding a new paragraph (c) to subclause (3).

Sur motion de M. Maltais, il est convenu,—Que le libellé français de l'article 2 soit modifié en remplaçant les lignes 5 à 13, page 2, par ce qui suit:

«indication de danger». Toute information destinée à signaler les risques présentés par des marchandises dangereuses, ou la conformité aux normes de sécurité, quels que soient sa forme et son support, à placer en évidence sur ces marchandises et les conteneurs, emballages et moyens de transport utilisés pendant leur manutention ou leur transport ou à l'occasion d'une demande de transport les concernant.»

Sur motion de M. Penner, il est convenu,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant les lignes 42 à 44, page 2, par ce qui suit:

«règles de sécurité» Règles régissant la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses, l'établissement de rapports à cet égard, la formation des personnes qui se livrent à ces activités et l'inspection de ces activités.»

Sur motion de M. Penner, il est convenu,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant les lignes 37 et 38, page 2, par ce qui suit:

«caractéristiques, la réalisation, l'équipement et l'utilisation des conteneurs, des emballages, des installations et des»

Sur motion de M. Maltais, il est convenu,—Que la version française de l'article 2 soit modifiée en remplaçant les lignes 39 à 41, page 2, par ce qui suit:

«moyens de transport utilisés en vue de la manutention ou du transport des marchandises dangereuses, ou à l'occasion d'une demande de ce transport.»

L'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

Article 3

M. Benjamin propose,—Que l'article 3 soit modifié en:

(a) remplaçant la ligne 14 de la version anglaise par ce qui suit:

“such application by the regulation; or”

(b) remplaçant les articles 16 à 22 par ce qui suit:

«sous la seule responsabilité, de fait ou présumée en vertu des règlements du ministre de la Défense nationale.»

Le débat s'engage, puis, du consentement unanime, M. Benjamin retire son amendement.

A 11 h 19, la séance est suspendue.

A 11 h 35, la séance reprend.

M. Forrestall propose,—Que l'article 3 soit modifié en ajoutant un nouvel alinéa d) au paragraphe (3)

Se font dans des installations de fabrication ou d'entrepôt à moins que les marchandises dangereuses fassent partie du moyen du transport des fins d'expédition à l'extérieur de ces installations.

Du consentement unanime, M. Forrestall retire son amendement.

M. Forrestall propose,—Que l'article 3 soit modifié en ajoutant un nouvel alinéa c) au paragraphe (3).

Within a manufacturing or storage facility unless the dangerous goods are in or on a means of transport for the purpose of shipment beyond the manufacturing or storage facility.

and renumbering sub-paragraph (c) to (d)

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Forrestall withdrew his amendment.

Mr. Penner moved,—That Clause 3 be amended:—

(a) by striking out line 22 on page 3 and substituting the following therefor:

“(4) This Act does not apply to any handling, offering for transport or trans-” ; and

(b) by striking out lines 27 to 30 on page 3 and substituting the following therefor:

“(5) This Act does not apply to any handling, offering for transport or transporting of dangerous goods in bulk in vessels within the meaning of the *Canada Shipping Act*.”

And debate arising thereon:

It was agreed,—That the amendment and Clause 3 be allowed to stand.

During the course of the meeting, the Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(16)

The Standing Committee on Transport met at 3:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Maltais, Mayer, McDermid, Rossi, Roy, Skelly, Tousignant and Turner.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Co-ordination and Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transport of Dangerous Goods. Mr. Bernie Shaffer, Legislative Counsel, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

On Clause 4

On motion of Mr. Maltais, it was agreed,—that the French version of Clause 4 be amended, by striking outline 43 on page 3, and substituting the following therefor:

«reuses sont interdites sauf respect des conditions»

On motion of Mr. Turner, it was agreed,—That Clause 4 be amended by striking out lines 40 and 41 on page 3 and substituting the following therefor:

“(a) all applicable prescribed safety requirements are complied with; and”

Se font dans une installation de fabrication ou d'entrepotage à moins que les marchandises dangereuses ne fassent partie d'un moyen de transport à des fins d'expédition à l'extérieur de ces installations.

et en faisant de l'alinéa c) l'alinéa d).

Le débat s'engage, puis du consentement unanime, M. Forrestall retire son amendement.

M. Penner propose,—Que l'article 3 soit modifié:

a) en remplaçant les lignes 23 et 24, page 3, par ce qui suit:

«(4) La présente loi ne s'applique pas aux demandes de transport ni aux opérations de manutention ou de transport d'hydrocarbures par»; et

b) en remplaçant les lignes 29 à 33, page 3, par ce qui suit:

«(5) La présente loi ne s'applique pas aux demandes de transport ni aux opérations de manutention ou de transport de marchandises dangereuses en vrac par bâtiment au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.»

Le débat s'engage.

Il est convenu,—Que l'amendement et l'article 3 soient réservés.

Au cours du débat, le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

A 12 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(16)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 42 sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Maltais, Mayer, McDermid, Rossi, Roy, Skelly, Tousignant et Turner.

Comparaît: M. Robert Bockstael, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la coordination, et M. T. Duncan Ellison, Directeur, Transport des marchandises dangereuses. Du ministère de la Justice, M. Bernie Shaffer, avocat en matière de législation.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Article 4.

Sur motion de M. Maltais, il est convenu,—Que le libellé français de l'article 3 soit modifié en remplaçant la ligne 4, page 3, par ce qui suit:

«reuses sont interdites sauf respect des conditions»

Sur motion de M. Turner, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 4 soit modifiée en remplaçant les lignes 40 et 41, page 3, par ce qui suit:

“(a) all applicable prescribed safety requirements are complied with; and»

On motion of Mr. Turner, it was agreed,—That Clause 4 be amended by striking out lines 2 to 7 on page 4 and substituting the following therefor:

“applicable prescribed safety marks.”

And the question being put on Clause 4, as amended, it was carried.

Clause 5 carried.

On Clause 6

On motion of Mr. Fisher, it was agreed,—That Clause 6 be amended by striking out line 24 on page 4 and substituting the following therefor:

“direction under section 28 of”

Mr. Benjamin moved,—That Clause 6 be amended by adding immediately after line 4 on page 5 the following:

6(4) Each day that the offence occurs shall constitute a separate offence.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: YEAS 2; NAYS 11.

And the question put on Clause 6, as amended, it was carried.

On Clause 7

Mr. Benjamin moved,—That Clause 7 be amended by deleting lines 5 to 34 at page 5.

DECISION BY MR. CHAIRMAN

The Chairman ruled the amendment out of order on the grounds that the Member cannot delete a Clause at the Committee stage as the proper course is to vote for or against the Clause.

On motion of Mr. Maltais, it was agreed,—That Clause 7 be amended by striking out line 24, on page 5, and substituting the following therefor:

“shall establish a procedure for”

And the question being put on Clause 7, as amended, it was carried.

It was agreed,—To stand Clause 8.

Clause 9 carried.

It was agreed,—That Clauses 10 and 11 be allowed to stand.

Clause 12 carried.

On Clause 13.

On motion of Mr. Fisher, it was agreed,—That Clause 13 be amended by adding immediately after line 35 on page 7 the following:

“(3) Where an inspector inspects or seizes or takes a sample of anything under this Act, he shall, if the thing is sealed or closed up, provide the person in charge of it with a certificate in prescribed form evidencing such inspection, seizure or taking of a sample.

(4) A certificate provided under subsection (3) relieves the person to or for whose benefit it is provided of liability with respect to the inspection, seizure or taking of a

Sur motion de M. Turner, il est convenu,—Que l'article 4 soit modifié en remplaçant les lignes 5 à 11, page 4, par ce qui suit:

«mentaires applicables».

L'amendement proposé à l'article 4, mis aux voix, est adopté.

L'article 5 est adopté.

Article 6.

Sur motion de M. Fisher, il est convenu,—Que l'article 6 soit modifié en remplaçant les lignes 27 et 28, page 4, par ce qui suit:

«reçu notification réglementaire, à un ordre donné en vertu de»

M. Benjamin propose,—Que l'article 6 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 7, page 5, ce qui suit:

6(4) Chaque jour où cette infraction est commise constitue une infraction distincte.

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté sur division par onze voix contre deux.

L'amendement proposé à l'article 6, mis aux voix, est adopté.

Article 7.

M. Benjamin propose,—Que l'article 7 soit modifié en retranchant les lignes 8 à 31, page 5.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

Le Président décide que l'amendement est contraire au Règlement parce qu'un député ne peut pas retrancher une disposition lors de l'étape de l'étude en comité, la manière de procéder étant de voter pour ou contre cette disposition.

Sur motion de M. Maltais, il est convenu,—Que l'article 7 soit modifié en remplaçant la ligne 24, page 5, par ce qui suit:

«prévenu de plaider—cou—»

L'amendement proposée à l'article 7, mis aux voix, est adopté.

Il est convenu de réserver l'article 8.

L'article 9 est adopté.

Il est convenu de réserver les articles 10 et 11.

L'article 12 est adopté.

Article 13

Sur motion de M. Fisher, il est convenu,—Que l'article 13 soit modifié en ajoutant, après la ligne 29, page 7, ce qui suit:

«(3) Lorsqu'un inspecteur procède à une visite, une saisie ou à la prise d'un échantillon en vertu de la présente loi, il doit si l'objet est scellé ou fermé, remettre au responsable une attestation réglementaire de la visite, de la saisie ou de la prise d'échantillon.

(4) L'attestation prévue au paragraphe (3) libère la personne à qui ou en faveur de qui elle est remise de toute responsabilité découlant de la visite, de la saisie ou de la

sample evidenced by the certificate but does not otherwise exempt that person from compliance with this Act and the regulations.”

And the question being put on Clause 13, as amended, it was carried.

During the course of the meeting the Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

At 5:47 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING

(17)

The Standing Committee on Transport met at 8:16 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne presiding.

Members of the Committee present: Mrs. Beauchamp-Niquet, Messrs. Benjamin, Bloomfield, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Forrestall, Harquail, Mackasey, Malépart, Maltais, Mayer, McDermid, Penner, Reid (*St. Catharines*) Skelly and Turner.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination and Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transport of Dangerous Goods. Mr. Bernie Shaffer, Legislative Counsel, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 3.

The Committee resumed debate on the amendment of Mr. Penner to Clause 3 which reads as follows:

(a) by striking out line 22 on page 3 and substituting the following therefor:

“(4) This Act does not apply to any handling, offering for transport or trans-” ; and

(b) by striking out lines 27 to 30 on page 3 and substituting the following therefor:

“(5) This Act does not apply to any handling, offering for transport or transporting of dangerous goods in bulk in vessels within the meaning of the *Canada Shipping Act*.”

On motion of Mr. Forrestall, it was agreed,—That the amendment be amended by inserting the words “subject to section 28” to sub-paragraph 5.

The motion, as amended, carried.

By unanimous consent, the Committee reconsidered the amendment as amended.

Mr. Skelly moved,—That Clause 3 be amended by deleting sub-paragraphs (5) and (6) on lines 27 to 34 and substituting the following therefor:

(5) This Act shall apply to all marine transport, of both Canadian and foreign registry, within Canada's 200 mile Economic Zone, on both the east and west coasts.

prise d'échantillon mentionnée à l'attestation mais ne l'exempte pas des dispositions de la présente loi et de ses règlements.»

L'amendement proposé à l'article 13 mis aux voix, est adopté.

Au cours du débat, le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

A 17 h 47, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR

(17)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 16 sous la présidence de M. Dionne (président).

Membres du Comité présents: M^{me} Beauchamp-Niquet, MM. Benjamin, Bloomfield, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Forrestall, Harquail, Mackasey, Malépart, Maltais, Mayer, McDermid, Penner, Reid (*St. Catharines*), Skelly et Turner.

Comparaît: M. Robert Bockstael, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la Coordination et M. T. Duncan Ellison, Directeur des Transports des marchandises dangereuses. Du ministère de la Justice: M. Bernie Shaffer, avocat en matière de législation.

Le Comité reprend l'étude du bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'article 3.

Le Comité reprend le débat sur l'amendement proposé par M. Penner à l'article 3 et ainsi libellé:

a) en remplaçant les lignes 23 et 24, page 3, par ce qui suit:

«(4) La présente loi ne s'applique pas aux demandes de transport ni aux opérations de manutention ou de transport d'hydrocarbures par»; et

b) en remplaçant les lignes 29 à 33, page 3, et par ce qui suit:

«(5) La présente loi ne s'applique pas aux demandes de transport ni aux opérations de manutention ou de transport de marchandises dangereuses en vrac par bâtiment au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.»

Sur motion de M. Forrestall, il est convenu,—Que l'amendement soit modifié en insérant les termes «sous réserve de l'article 28» au paragraphe 5.

Le sous-amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude de l'amendement définitif.

M. Skelly propose,—Que l'article 3 soit modifié en retranchant les paragraphes 5) et 6) et en remplaçant les lignes 29 à 37 par ce qui suit:

(5) Cette Loi s'applique à tous les transports maritimes, canadiens ou étrangers, à l'intérieur de la zone économique de 200 milles du Canada, autant sur la côte Est que sur la côte Ouest.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, negatived: YEAS 2; NAYS 6.

On motion of Mr. Maltais, it was agreed,—That Clause 3 be amended by striking out lines 27 to 30 on page 3 and substituting the following therefor:

Subject to section 28

“(5) This Act does not apply to any handling, offering for transport or transporting of dangerous goods in bulk in vessels within the meaning of the *Canada Shipping Act*.”

The question being put on Clause 3, as amended, it was carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 8.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 8 be amended by striking out lines 35 to 39 on page 5 and substituting the following therefor:

“8. Persons will be subject to absolute liability for offences under this Act. It is sufficient proof of the offence that it was committed by the accused or by an employee or agent of the accused whether or not the employee or agent is identified or has been prosecuted for the offence.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, negatived. YEAS 2; NAYS 9.

Mr. Skelly moved,—That Clause 8 be amended by striking out lines 35 to 39 on page 5 and substituting the following therefor:

“No person is guilty of an offence under subsection 6(1) if he establishes that

(a) he acted in good faith and took all reasonable measures to ensure compliance with this Act and the regulations; and

(b) the contravention was not, either in whole or in part, caused by or otherwise attributable to his acts or omissions.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, negatived: YEAS 6; NAYS 10.

On motion of Mr. Penner, it was agreed,—That Clause 8 be amended by striking out lines 36 to 38 on page 5 and substituting the following therefor:

“this Act if he establishes that he took all reasonable measures to comply with this Act”

And the question being put on Clause 8, as amended, it was carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 10.

Mr. Skelly moved,—That Clause 10 be amended by striking out lines 8 to 17 on page 6 and substituting the following therefor:

“It is sufficient proof of the offence to establish that it was committed by an employee or agent of the accused whether or not the employee or agent is identified or has been prosecuted for the offence”.

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté sur division par six voix contre deux.

Sur motion de M. Maltais, il est convenu,—Que l'article 3 soit modifié en remplaçant les lignes 29 à 33, page 3, par ce qui suit:

Sous réserve de l'article 28

«(5) La présente loi ne s'applique pas aux demandes de transport ni aux opérations de manutention ou de transport de marchandises dangereuses en vrac par bâtiment au sens de la Loi sur la marine marchande du Canada.»

L'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'article 8.

M. Benjamin propose,—Que l'article 8 soit modifié en remplaçant les lignes 32 à 37, page 5, par ce qui suit:

«8. Quiconque contrevient aux articles de cette loi est passible d'amende et de peine. Il suffit, pour établir l'infraction, de prouver qu'elle a été commise par l'accusé ou par un salarié ou un mandataire de l'accusé, que ce salarié ou mandataire ait été ou non poursuivi.»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté sur division par neuf voix contre deux.

M. Skelly propose,—Que l'article 8 soit modifié en remplaçant les lignes 32 à 37, page 5, par ce qui suit:

«peut se disculper d'une infraction prévue au paragraphe 6(1) celui qui établit

a) qu'il a agi de bonne foi et qu'il a pris toutes précautions raisonnables pour assurer l'observation de la présente loi et de ses règlements;

b) que l'infraction n'a pas été commise, entièrement ou partiellement, en raison ou à la suite de ses agissements ou de ses omissions.»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté sur division par dix voix contre six.

Sur motion de M. Penner, il est convenu,—Que l'article 8 soit modifié en remplaçant les lignes 33 et 34, page 5, par ce qui suit:

«Prévue à la présente loi celui qui établit qu'il a pris toutes les»

L'amendement proposé à l'article 8, mis aux voix, est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'article 10.

M. Skelly propose,—Que l'article 10 soit modifié en remplaçant les lignes 6 à 15, page 6, par ce qui suit:

«Il suffit, pour établir l'infraction, de prouver qu'elle a été commise par un salarié ou un mandataire de l'accusé, que ce salarié ou mandataire ait été ou non identifié ou poursuivi.»

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, negatived. YEAS 3; NAYS 10.

On motion of Mr. Penner, it was agreed,—That Clause 10 be amended by striking out line 16 on page 6 and substituting the following therefor:

“and that he took all reasonable measures to”

And the question being put on Clause 10, as amended, it was carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 11.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 11 be amended by striking out lines 18 to 22 on page 6 and substituting the following therefor:

“Any officer, director or agent of the corporation who directed, authorized, assented to, acquiesced in or participated in the commission of an offence is”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, decided in the affirmative. YEAS 6; NAYS 3.

And the question being put on Clause 11, as amended, it was carried.

On Clause 14

Mr. Ellis moved,—That Clause 14 be amended by striking out the words “at any reasonable time” in line 38 on page 7 and substituting the following therefor:

“at any time”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

On motion of Mr. Maltais, it was agreed,—That the French version of Clause 14 be amended by striking out lines 37 to 41 on page 7 and lines 1 to 3 on page 8, and substituting the following therefor:

«tention ou de transport de marchandises dangereuses, ou des demandes de ce transport, y faire procéder ou procéder à des visites et faire ouvrir ou ouvrir les conteneurs, emballages ou moyens de transport éventuellement utilisés en vue de la manutention ou du transport de ces marchandises, ou à l'occasion d'une demande de ce transport»

On motion of Mr. Maltais, it was agreed,—That the French version of Clause 14 be amended by striking out line 17 on page 8, and substituting the following therefor:

«règlements ou au contrôle de cette application.»

On motion of Mr. Maltais, it was agreed,—That the French version of Clause 14 be amended by striking out lines 20 to 26 on page 8, and substituting the following therefor:

«de manutention ou de transport des marchandises dangereuses, ou des demandes de ce transport, s'effectuent dans des conditions qui contreviennent aux règlements applicables en matière d'indications de danger, de règles et normes de sécurité et de documents d'expédition, fait prendre ou prend, dans la»

And the question being put on Clause 14, as amended, it was carried.

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté sur division par dix voix contre six.

Sur motion de M. Penner, il est convenu,—Que l'article 10 soit modifié en remplaçant la ligne 14, page 6, par ce qui suit:

«avait pris toutes les précautions raisonnables pour»

L'amendement proposé à l'article 10, mis aux voix, est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'article 11.

M. Benjamin propose,—Que l'article 11 soit modifié en remplaçant les lignes 16 à 18, page 6, par ce qui suit:

«Les dirigeants, administrateurs ou mandataires d'une société qui ont ordonné ou ont autorisé la perpétration d'une infraction ou qui ont consenti ou participé, sont parties à l'infraction.»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté sur division par 6 voix contre 3.

Article 11: L'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

Article 14.

M. Ellis propose,—Que l'article 14 soit modifié en remplaçant les lignes 32 et 33, page 7, par ce qui suit:

«ments, pour des motifs rai-»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

Sur motion de M. Maltais, il est convenu,—Que la version française de l'article 14 soit modifiée en remplaçant les lignes 37 à 41, page 7, et 1 à 3, page 8, par ce qui suit:

«tention ou de transport de marchandises dangereuses, ou des demandes de ce transport, y faire procéder ou procéder à des visites et faire ouvrir ou ouvrir les conteneurs, emballages ou moyens de transport éventuellement utilisés en vue de la manutention ou du transport de ces marchandises, ou à l'occasion d'une demande de ce transport»

Sur motion de M. Maltais, il est convenu,—Que la version française de l'article 14 soit modifiée en remplaçant la ligne 17, page 8, par ce qui suit:

«règlements ou au contrôle de cette application.»

Sur motion de M. Maltais, il est convenu,—Que la version française de l'article 14 soit modifiée en remplaçant les lignes 20 à 26, page 8, par ce qui suit:

«de manutention ou de transport des marchandises dangereuses, ou des demandes de ce transport, s'effectuent dans des conditions qui contreviennent aux règlements applicables en matière d'indications de danger, de règles et normes de sécurité et de documents d'expédition, fait prendre ou prend, dans la»

L'amendement proposé à l'article 14, mis aux voix, est adopté.

On motion of Mr. Penner, it was agreed,—That the English version of Clause 14 be amended by striking out line 23 on page 8 and substituting the following therefor:

“safety marks, safety requirements, safety”

Mr. Benjamin moved,—That Clause 14 be amended by striking out line 1 on page 9 and substituting the following therefor:

“(a) fail to comply with any”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, negatived. YEAS 2; NAYS 13.

On motion of Mr. Penner, it was agreed,—That the English version of Clause 14 be amended by striking out line 2 on page 9 and substituting the following therefor:

“request of the”

And the question being put on Clause 14, as amended, it was carried.

During the course of the meeting, the Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

At 10:15 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, July 10, 1980

Sur motion de M. Penner, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 14 soit modifiée en remplaçant la ligne 23, page 8, par ce qui suit:

«safety marks, safety requirements, safety»

M. Benjamin propose,—Que l'article 14 soit modifié en remplaçant les lignes 47 et 48, page 8, par ce qui suit:

«(a) de manquer à toute exigence ou directive qu'il peut formuler»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté sur division par 13 voix contre 2.

Sur motion M. Penner, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 14 soit modifiée en remplaçant la ligne 2, page 9, par ce qui suit:

«request of the»

L'amendement proposé à l'article 14, mis aux voix, est adopté.

Au cours du débat, le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

A 22 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 9 h 30 le jeudi 10 juillet 1980.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, July 8, 1980

• 0946

[Texte]

The Chairman: Order, please. This morning we shall resume consideration of our order of reference, Bill C-18, with consideration of Clause 2.

On Clause 2—Definitions

The Chairman: Again, I would like to welcome Mr. Bockstael, the Parliamentary Secretary, as well as Mr. Charron and Mr. Ellison. I do not believe we have to go into a lot of detail introducing these gentlemen any more. There are some backup witnesses with regard to the legality or the technical language of the bill. We will introduce those if necessary when the time comes.

When we adjourned last evening, Mr. Benjamin had indicated that he had some additional questions he wanted to ask, and I would propose to start the session this morning by calling upon Mr. Benjamin to proceed where he left off last evening, if that is agreeable to the committee.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to return to some of what I was raising last night, and also what my colleague was raising, on this matter of funds and compensation and setting up a special fund. I was proposing to Mr. Ellison a system of a surcharge or an amount built into the rate system of transporters in all modes and a requirement that that surcharge or larger amount built into a rate be a requirement on the transporter to remit that amount of money to a fund in the federal government. Rather than relating it to the thousands of different products there are, you relate it to the onus being on the transporter to build that amount into the transportation rates. I think that would not be easy but it would be relatively simple to do, and practical, I submit.

I am just wondering if that sort of angle has been considered, and if so, why it has not been followed through, because even if insurance is carried by all companies, Mr. Chairman, that does not solve all the problem. The premiums may be insufficient to cover major disasters. It could even go to the extent of a major product having to be taken off the market. It may prevent the repeat of a disaster but it does not prevent them in the first place.

At Mississauga, for example, CPR only provided money for immediate needs provided people signed releases and rights to any further action, and who knows, health effects might turn up years later. Then there was an explosion in New Jersey recently at a chemical dump; it burned out of control for 11 hours, and the company had already gone bankrupt. Who will pay the compensation? The question was raised by my colleague last night.

• 0950

When a mishap occurs, the first people to be called on are, usually, the local municipal authorities—the fire department, the city police—the Emergency Measures Organization, which

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 8 juillet 1980

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Ce matin, nous allons reprendre l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le Bill C-18 avec l'examen de l'article 2.

Article 2—Définitions

Le président: A nouveau je souhaite la bienvenue à M. Bockstael, secrétaire parlementaire, ainsi qu'à MM. Charron et Ellison. Je pense que vous connaissez déjà ces messieurs. Ils sont accompagnés de collaborateurs experts en droit ou en rédaction juridique. Nous vous les présenterons au besoin le moment venu.

Hier soir, avant de lever la séance, M. Benjamin nous a fait savoir qu'il avait d'autres questions à poser. Si vous êtes d'accord, je vais lui permettre de reprendre là où il s'est arrêté hier soir.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Benjamin, c'est à vous.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais revenir sur cette question d'indemnisation et de création d'un fonds spécial que moi et mon collègue avions soulevée hier soir. J'avais proposé à M. Ellison la création d'un fonds fédéral financé par une surtaxe incorporée aux tarifs de tous les modes de transport, que tous les transporteurs seraient obligés de percevoir d'office. Ces derniers seraient responsables d'incorporer cette surtaxe à leur tarif. Plutôt que de taxer des milliers de produits différents, à mon avis, ce serait une façon pratique et relativement simple de le faire.

Avez-vous envisagé ce genre de mesure et, le cas échéant, pourquoi ne pas y avoir donné suite, car même si toutes les compagnies sont assurées, tous les problèmes n'en sont pas pour autant réglés. En cas de désastres graves, cette protection peut se révéler insuffisante. Le cas échéant, un produit important pourrait même être retiré du marché. Une telle mesure permettrait de prévenir un deuxième désastre, mais pas le premier.

Dans le cas de Mississauga, par exemple, contre la signature d'une décharge et la renonciation à toute poursuite future, le Canadien Pacifique a défrayé les gens de leurs frais immédiats, mais qui sait quels seront les effets sur la santé d'ici quelques années. Récemment, une explosion dans un dépôt chimique au New Jersey a provoqué un incendie qu'il a fallu 11 heures pour maîtriser; et la compagnie avait déjà fait banqueroute. Comme l'a dit mon collègue hier soir: Qui versera les indemnisations?

Dans de telles circonstances, habituellement, on s'adresse d'abord aux autorités municipales, aux services d'incendie, de police, à l'organisation des mesures d'urgence provinciale, et

[Text]

comes under each province, and possibly the RCMP. It seems to me that the government could pay the costs (a) of the immediate needs of the people affected and the bills, as they accrue, by municipalities and other agencies, and then in the courts later on, if necessary, collect those moneys from negligent companies or transporters. But, in the meantime, the moneys are available in that fund; if there are insufficient funds or if there is negligence—proven negligence—if there is anything that has been collected, the fund can be reimbursed.

There is no doubt that further mishaps will occur. You will never get it perfect, there will always be an accident somewhere in one mode or another of the transportation of dangerous goods. It seems to me that this is just a sensible, precautionary way of preparing, in advance, for any future mishap, particularly in terms of the costs that accrue to municipalities and to individuals and to the federal government. I still think this should be looked into further and I still think the government should incorporate that in the law—if not in this one, some other one—if it can be done in this one. I think it can. It just seems to me that that is a neat way of acquiring a disaster fund, or compensation fund, if you built an extra amount into the rate system of all the transporters.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. T. Duncan Ellison (Director, Transport of Dangerous Goods, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin, the intent of your remarks is very commendable and we are very sympathetic towards them. We would like to have the opportunity to examine possibilities along the lines that you have suggested. Without saying anything further, I can foresee some difficulties in doing this, because, normally, highway transport tariffs, for example, are subject to provincial jurisdiction under the highway traffic acts, and in the discussions that the federal government has had with the provinces about the economic aspects of the regulation, they have strongly resisted any federal interference. I am also concerned about the administrative problems associated with such a fund, which would extend down to the very small carrier, which, unfortunately, comprises a vast number of the highway transport mode, for example. With the railways, this is less of a problem, of course, because that industry is much more centralized. The trucking industry is particularly characterized by a wide variation in the size and number of companies.

It may be possible to do something like this related to what we could say are bulk movements, that is to say, tankers, rather than the package freight, because it is in the package freight that we really get into the less-than-truckload type of movement, in which it would be very difficult to administer this kind of thing. The number of tank trucks, like the number of tank cars, is limited and it would be from these that you would expect the greatest risk, although of course the Brockville accident is an example of one that was not. We would like the opportunity of exploring some of these possibilities and of identifying possibly some problems, and get back to you on it.

• 0955

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I appreciate the remarks Mr. Ellison makes regarding the package rate and express ship-

[Translation]

aussi à la GRC. A mon avis, le gouvernement devrait défrayer les gens de leurs frais immédiats et, au fur et à mesure, payer les factures des municipalités et d'autres organismes, quitte, ensuite au besoin, à entamer des procédures judiciaires pour recouvrer ces sommes auprès des compagnies ou des transporteurs négligents. Entre-temps, ce fonds est disponible, s'il ne suffit pas ou s'il y a négligence prouvée, on peut obtenir un remboursement des sommes versées.

Il va sans dire qu'il y aura toujours des accidents dans un mode de transport ou dans l'autre, jamais on n'aura un système parfait pour le transport des marchandises dangereuses. Compte tenu des coûts que doivent assumer les municipalités, les particuliers et le gouvernement fédéral, il me semble que c'est une façon logique de se préparer à l'avance à tout autre accident. Je suis convaincu que le gouvernement devrait tenir compte de cette possibilité et l'incorporer dans la loi, dans celle-ci ou dans une autre, si ce n'est pas possible. Je pense qu'on peut le faire. A mon avis, une surtaxe intégrée au système tarifaire de tous les transporteurs est la façon idéale de créer un fonds d'indemnisation en cas de désastre.

Le président: Monsieur Ellison.

M. T. Duncan Ellison (directeur, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada): Merci, monsieur le président.

Monsieur Benjamin, votre proposition est très louable et nous plaît beaucoup. Nous aimerions avoir l'occasion d'en étudier les possibilités. Sans aller plus loin, je prévois des difficultés puisque les tarifs du transport routier, par exemple, relèvent de la compétence provinciale aux termes des lois sur la circulation routière, et lors des discussions fédérales-provinciales sur la portée économique des règlements, ces dernières se sont fortement opposées à toute immixtion fédérale. L'administration d'un tel système poserait beaucoup de problèmes puisqu'il s'appliquerait aux petits transporteurs, lesquels sont, malheureusement, très nombreux dans le transport routier. Le problème n'est pas le même pour le transport ferroviaire, étant donné la centralisation de cette industrie. C'est surtout dans l'industrie du camionnage que l'on retrouve la plus grande variété de compagnies par leur nombre et leur importance.

Il serait possible d'appliquer un tel système au transport en vrac, c'est-à-dire par citerne, plutôt que dans le fret, car on y trouve le transport de petites quantités de marchandises, qui rendrait l'application d'un tel système difficile. Il y a peu de camions-citernes et de wagons-citernes et ce sont eux qui représentent le plus grand risque, quoique ce ne fut pas le cas à Brockville, par exemple. Nous aimerions pouvoir étudier certaines de ces possibilités, voir quels sont les problèmes, pour ensuite vous faire rapport.

M. Benjamin: Monsieur le président, je comprends les commentaires de M. Ellison sur le transport rapide et par fret,

[Texte]

ments, although if it is a dangerous enough good you could have one big truck hauling one little parcel thoroughly protected. I appreciate that, and the multitude of little trucking companies, but surely federal jurisdiction is already there in the case of interprovincial trucking. I believe the carriers must file with the CTC their rates for interprovincial trucking, so at least the jurisdiction there is covered. And I would doubt if there would be very many, one or two truck operators, who would be involved heavily in interprovincial trucking. They would be in local trucking and that is, you are quite right, under the jurisdiction of the province and any municipal regulations affecting them. But surely we could apply this to the interprovincial rates that are already filed with the CTC, and that means the larger carriers and the overwhelming majority of dangerous goods shipments.

I also like that idea of at least the tankers, rail-end truck and ships. That is one where I think it would be relatively easy to make an assessment. The CTC periodically makes a survey of waybills; I know they do it with the railroads. In the case of the transportation of carload lots of dangerous goods, if you could arrive at, to grab a figure out of the air, a 10-per-cent surcharge on all of those rates which is automatically built in, then it is mandatory upon the carrier to turn that 10 per cent back to the federal government in a disaster fund. I am quite sure it can be easily done. All that stuff is computerized as well with the large carriers and with the CTC.

So it seems to me the administrative difficulties and paperwork would not be as big and as involved as they might have been 20 years ago. I think this is really foresight and forethought, in the sense that if we ever did have a major one there is a large pool of funds already in place. I would suspect, Mr. Chairman, that further consultation with the provinces will find that most, if not all, of them would be interested in co-operating and participating, rather than have 11 different funds. I appreciate that this would take some time and lots of discussion and negotiations, but surely, where the federal government has the jurisdiction, it could be incorporated right off the bat.

Because of legal barriers to recovering losses, federal law has allowed for compensation provisions in the Fisheries Act and the Canada Shipping Act but not in this bill. Why not? If it is appropriate in other federal legislations, surely in this one here it is even more appropriate.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Robert Bockstael (Parliamentary Secretary to Minister of Transport): Mr. Chairman, through you to Mr. Benjamin, we certainly recognize that you are making a very important point, one that is worthy of serious consideration. We will be looking into it and we may be able to come back before the conclusion of this review with a recommendation as what could be done in that regard. On the one hand, you say that if it is done in other acts it could very easily be done in this one; on the other hand, we are not absolutely positive that this is the role in this particular bill. We are trying to regulate the transportation of the goods, and entering the other sphere of setting up a disaster fund could be the topic or the subject of a

[Traduction]

quoique dans le cas de marchandises très dangereuses, un gros camion pourrait transporter un petit paquet bien protégé. Je comprends qu'il y a une multitude d'entreprises de camionnage, mais il y a certainement des lois fédérales visant le transport routier interprovincial. Les transporteurs doivent déposer leurs tarifs interprovinciaux de camionnage devant la CCT; donc, ceux-ci au moins relèvent de la loi. Je ne pense pas qu'il y ait plus d'une ou de deux entreprises très actives dans le domaine du camionnage interprovincial. La plupart s'occupent de transport local, qui, comme vous le dites, relève des compétences provinciales et municipales. Mais ce système pourrait certainement s'appliquer aux tarifs interprovinciaux déjà déposés devant la CCT. A ce moment-là cela touche les plus gros transporteurs et la grande majorité du transport des marchandises dangereuses.

J'aime aussi l'idée d'appliquer au moins le système aux wagons-citernes, aux camions-citernes et aux bateaux-citernes. A mon avis, ce secteur serait relativement facile à évaluer. Périodiquement, la CCT fait un relevé des feuilles de route, je sais qu'elle le fait pour les chemins de fer. Disons que l'on pourrait appliquer d'office une surtaxe de 10 p. 100 sur tous les tarifs pour les chargements complets de marchandises dangereuses, alors, le transporteur devrait remettre ces 10 p. 100 au fonds d'urgence du gouvernement fédéral. Je suis convaincu que ce serait facile. Les grandes entreprises et la CCT ont toutes ces données sur ordinateur.

A mon avis, les problèmes administratifs ne sont pas les mêmes qu'il y a vingt ans. Ce serait vraiment faire preuve de prévoyance puisque nous aurons déjà un fonds de constitué si jamais un accident important se produit. Monsieur le président, si l'on consultait davantage les provinces, je suis sûr que la plupart, sinon toutes, seraient intéressées par un tel fonds et offriraient leur collaboration, plutôt que d'avoir 11 fonds individuels. Je comprends qu'un tel projet demande beaucoup de temps, de discussions et de négociations, mais dans les cas de compétence fédérale, on pourrait certainement l'appliquer tout de suite.

A cause des obstacles juridiques s'opposant au recouvrement des pertes, les dispositions d'indemnisation ont été prévues dans les lois fédérales sur les pêches et dans la loi sur la marine marchande au Canada, mais pas dans ce projet de loi. Pourquoi pas? Si c'est indiqué dans d'autres lois fédérales, ce l'est certainement davantage dans ce projet de loi-ci.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, nous admettons certainement l'importance de ce que vous proposez et le fait que cela mérite une étude sérieuse. Nous l'étudierons dans l'espoir de vous soumettre une recommandation sur ce qu'il est possible de faire avant la fin de cette étude. D'une part, vous dites que si cela existe dans d'autres lois, il serait très facile de l'inclure dans celle-ci; d'autre part, nous ne sommes pas réellement convaincus que ce soit le but de ce projet de loi. Nous visons à réglementer le transport des marchandises dangereuses, la création d'un fonds d'urgence est un autre sujet en soi qui pourrait faire l'objet d'un deuxième projet de loi. Toutefois,

[Text]

subsequent bill. But if it can be worked in with the concurrence of everyone we will see if there are points that can be brought in along those lines.

Mr. Benjamin: I am wondering, Mr. Chairman, what the feeling is. If you were to go into this sort of thing, would it all have to be in the legislation or could some be done much more quickly by regulation? Would it all require legislative authority?

• 1000

Mr. Bockstael: We will turn it over to the man from the legal department, Mr. Shaffer.

The Chairman: Mr. Shaffer, please.

Mr. Bernie Shaffer (Legislative Counsel, Department of Justice): Mr. Chairman, I think any fund which imposes a levy on operators in the industry ought to be in an Act of Parliament and not in regulations. The only qualms that I have, and I think the proposal is commendable, are legal. In an act, where as you know the jurisdiction is divided, and we have a scheme for bringing it into force with respect to transport in a province, and we have had representations that we are not being constitutional by going into such matters as compensation, even for Her Majesty, I wonder what the effect would be of going into a more elaborate compensation scheme or an insurance-funding scheme for civil recovery. As you know, we have left the scheme for civil recovery by the laws of a province untouched.

Mr. Benjamin: But what jurisdiction would the laws of a province have in the case of a mishap or a spill of dangerous goods by a transporter that was interprovincial, an airline or a railroad or ships? The province's jurisdiction surely would be somewhat limited, would it not?

Mr. Shaffer: I do not believe so, Mr. Benjamin, I think, depending on the locus of the accident, those who suffer loss or damage and can make a case of negligence can have recovery in the civil courts of the province. Aside from that, I think the question of recovery by the local authorities on a request from the federal government was canvassed last night. I think the answer to that one is that it can be covered, if there is a request, by Her Majesty's recovery, and there is a clause—I believe it is 25—in the bill that allows for agreements on recovery and enforcement with the provinces. I think this type of thing could be the subject of a federal-provincial agreement. As for people other than the local authorities who suffered loss or damage, they would be left to what civil recourses are available in the courts of the province.

Mr. Benjamin: I was trying to see if we could not organize a shortcut, rather than all the litigation and court proceedings by individual citizens and whatnot. Too often we get too many lawyers involved.

I was more concerned, though, about federal, provincial and municipal governments and other agencies sometimes are just stuck with a bunch of bills.

[Translation]

nous verrons si certains aspects peuvent être inclus, si tout le monde est d'accord.

M. Benjamin: Monsieur le président, je me demande ce que l'on en pense. Le cas échéant, serait-il préférable d'inclure tout cela dans la loi ou est-ce que cela pourrait être fait plus rapidement par voie de règlements? Serait-il nécessaire que l'autorité soit prévue par la loi?

M. Bockstael: Nous allons demander l'avis de M. Shaffer, notre juriste.

Le président: Monsieur Shaffer, s'il vous plaît.

M. Bernie Shaffer (avocat en matière de législation, ministère de la Justice): Monsieur le président, à mon avis tout fonds imposant une contribution aux exploitants de l'industrie devrait être établi aux termes de la Loi et non par voie de règlements. La proposition est louable, mes seules réticences sont d'ordre juridique. Nous voulons adopter une loi visant le transport provincial, alors que, comme vous le savez, cette juridiction est partagée. On nous a fait des représentations nous disant qu'il était inconstitutionnel, même pour Sa Majesté, de s'engager dans des questions comme l'indemnisation. Alors, si nous devons nous engager dans l'indemnisation civile par un système précis d'indemnisations ou par un fonds d'assurance, je me demande quels en seraient les effets. Comme vous le savez, nous avons évité le plan d'indemnisation civile relevant des lois provinciales.

M. Benjamin: Mais dans le cas d'un accident ou d'un déversement de produits dangereux impliquant un transporteur interprovincial, une compagnie d'aviation, de chemin de fer ou de navigation, quelle serait la portée des lois provinciales? Le cas échéant, la compétence d'une province est sûrement limitée, n'est-ce pas?

M. Shaffer: Je ne crois pas, monsieur Benjamin. Selon le lieu de l'accident, ceux qui ont souffert des pertes ou des dégâts peuvent être indemnisés en présentant une demande de recouvrement pour cause de négligence devant les tribunaux civils de la province. De plus, hier soir, je pense que l'on a proposé le remboursement sur demande, par le gouvernement fédéral, des dépenses effectuées par les autorités locales. Je pense que c'est possible sur demande, par indemnisation de Sa Majesté, et l'article 25 du bill prévoit des ententes d'indemnisation avec les provinces et leur application. A mon avis cela pourrait être l'objet d'une entente fédérale-provinciale. Quant aux individus qui ont subi des pertes et des dégâts, il leur resterait le recours normal aux tribunaux de la province.

M. Benjamin: Je voulais voir s'il était possible d'établir une méthode plus rapide au lieu de demander aux simples particuliers de suivre tout le processus légal des tribunaux où, trop souvent, trop d'avocats sont concernés.

Toutefois, je pensais surtout aux gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, ainsi qu'aux autres organismes qui, souvent, sont obligés de payer les pots cassés.

[Texte]

Mr. Shaffer: There I think we do have arrangements under the bill that can be worked out federally and provincially.

Mr. Benjamin: I will leave it with Mr. Bockstael and his officials, Mr. Chairman, and I hope that before the bill comes out of the committee or comes out of report stage something further can be added to it in the line of what we have been discussing last night and this morning.

I think that is all the questions I have for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

We are now, then, prepared to go to the subcommittee report, but unfortunately we are one member short for a quorum. We are 11? Okay. Shall we consider the subcommittee report?

The subcommittee report is being circulated so rather than my reading it we will just take a minute for the members of the committee to read the subcommittee report.

• 1005

Is there a mover for concurrence of the report before debate begins?

Mr. Forrestall: I move for concurrence of the report before debate begins.

The Chairman: Thank you. Any discussion on the report? Is it the pleasure of the committee to adopt the said motion?

Motion agreed to.

(See Minutes of Proceedings and Evidence):

The Chairman: Thank you. Well then, can we get down to the nitty gritty of this bill? Shall Clause 2 carry? There are amendments.

Mr. Bockstael: I would point out that the first motion from the Department of Transport, or the minister—in my position as parliamentary secretary, I am to submit the amendment to the proposed Clause 2, on the French side, in the French version, line 10. There is a clarification of the word “*conteneur*” and it is to align the French text with the English version. Mr. Maltais, would you move?

M. Maltais: Alors, je propose que la version française de l'article 2 du Bill C-18 soit modifiée en supprimant les lignes 10 à 12 de la page 1 et en les remplaçant par ce qui suit:

«conteneur». Contenant, même monté sur châssis, assez résistant pour permettre un usage répété et destiné au transport, sans

L'amendement est adopté.

The Chairman: Moved by Mr. Maltais that Bill C-18 at Clause 2 be amended. Is it agreed?

Amendment agreed to.

The Chairman: I have notice of at least nine amendments to Clause 2.

Mr. Bockstael: In Clause 2, French version, lines 19 to 22, where it starts with “*dangereuses*”. Again, the paragraph is

[Traduction]

M. Shaffer: Je pense que certaines dispositions du projet de loi nous permettent d'établir des ententes fédérales-provinciales.

M. Benjamin: Monsieur le président, je m'en remets à M. Bockstael et à ses collaborateurs, en espérant que d'ici à ce que nous fassions rapport sur le bill on pourra y inclure des mesures donnant suite aux discussions d'hier soir et de ce matin.

Je n'ai pas d'autres questions pour l'instant, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Alors, nous sommes maintenant prêts à passer au rapport du sous-comité, mais malheureusement il nous manque un membre. Nous sommes onze? Très bien. Pouvons-nous passer à l'étude du rapport du sous-comité?

Présentement, on vous le distribue, au lieu d'en faire lecture, chaque membre prendra une minute pour le lire.

Quelqu'un désire-t-il proposer l'adoption du rapport avant le début de la discussion?

M. Forrestall: Je propose l'adoption du rapport avant le début de la discussion.

Le président: Merci. Quelqu'un désire-t-il discuter de ce rapport? Le Comité désire-t-il adopter la motion présentée?

Motion adoptée.

(Voir procès-verbal et témoignages):

Le président: Merci. Alors, pouvons-nous maintenant nous attaquer aux détails de ce projet de loi? L'article 2 est-il adopté? Il y a des amendements.

M. Bockstael: Pour ce qui est de la première motion présentée par le ministère des Transports, ou par le Ministre... en ma qualité de secrétaire parlementaire, je dois proposer un amendement à la ligne 10 de l'article 2 du projet de loi, dans la version française. On y précise le mot «conteneur», et cela dans le but de faire correspondre le texte français avec la version anglaise. Monsieur Maltais, voulez-vous proposer cet amendement?

Mr. Maltais: Well, I move that the french version of Clause 2 of Bill C-18 be amended by striking out lines 10 to 12 on page 1 thereof and by substituting the following therefor:

«conteneur». Contenant, même monté sur châssis, assez résistant pour permettre un usage répété et destiné au transport, sans

Motion agreed to.

Le président: M. Maltais propose donc un amendement à l'article 2 du Bill C-18. Vous êtes d'accord?

L'amendement est adopté.

Le président: On m'a prévenu d'au moins neuf amendements à l'article 2.

M. Bockstael: Aux lignes 19 à 22 de la version française de l'article 2, la première ligne commence par «dangereuses».

[Text]

reconstructed to align the French text with the English version. Mr. Maltais.

M. Maltais: Je propose que la version française de l'article 2 du Bill C-18 soit modifiée en supprimant les lignes 19 à 22 de la page 1 et en les remplaçant par ce qui suit:

reuses au cours de leur manutention ou de leur transport, ou qui font l'objet d'une demande de transport et en donnant la désignation ou fournissant des précisions à leur sujet.

The Chairman: Moved by Mr. Maltais. Are there any questions? Yes sir?

Mr. Shaffer: Just on a technical point, Mr. Chairman. Does the motion begin with "reuses"?

The Chairman: No. It is the hyphenated word "dangereuses", dangerous. The word should really be in full, I think.

Mr. Shaffer: Only to complete the line if it is hyphenated from the previous line?

Mr. Bockstael: Lines 19 and 20.

Mr. Shaffer: Oh yes, sorry. I am on the wrong page. Okay.

The Chairman: Moved by Mr. Maltais that Bill C-18 be amended at lines 19 to 22. Agreed?
Amendment agreed to.

Mr. Bockstael: My motion number three is in the English, under the interpretation section, lines 24, 25 and 26.

An hon. Member: I am just wondering . . .

• 1010

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Before Mr. Bockstael moves his amendment—I am just trying to get the wording to my amendment to line 26 in that same clause. I wonder whether I should move mine after his . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, I think I can assist you on that. We will have to take the amendment by Mr. Bockstael before yours because we have to take them in the order of the lines which they appear, according to Beauchesne.

Mr. Ellis: On a point of order, Mr. Chairman. On the other hand, if you take the line out, then Mr. Benjamin does not have a chance, does he? Not that I am saying that he should have a chance but . . .

An hon. Member: He can reinsert it.

The Chairman: He can move a subamendment, however.

Mr. Benjamin: Well, mine is an insertion of wording and I think Mr. Bockstael's is additional wording, is it not?

The Chairman: Let me have a second please. According to the rules, I have to take the . . .

[Translation]

Encore une fois, le paragraphe a été refait dans le but de faire correspondre le texte français avec la version anglaise. Monsieur Maltais.

Mr. Maltais: I move that the french version of Clause 2 of Bill C-18 be amended by striking out lines 19 to 22 on page 1 thereof and by substituting the following therefor:

reuses au cours de leur manutention ou de leur transport ou qui font l'objet d'une demande de transport et en donnant la désignation ou fournissant des précisions à leur sujet.

Le président: Cet amendement est proposé par M. Maltais. Y a-t-il des questions? Oui, monsieur?

M. Shaffer: Une question d'ordre technique, monsieur le président. La motion commence-t-elle par «reuses»?

Le président: Non, il s'agit du mot «dangereuses» coupé d'un trait d'union. Je crois qu'on devrait mettre ce mot en entier.

M. Shaffer: Seulement pour compléter la ligne. A la ligne précédente, ce mot est-il coupé d'un trait d'union?

M. Bockstael: Les lignes 19 et 20.

M. Shaffer: Ah oui, désolé. Je me trompais de page. D'accord.

Le président: M. Maltais propose que l'on modifie les lignes 19 à 22 du Bill C-18. Adopté?

La motion est adoptée.

M. Bockstael: La troisième motion que je veux présenter porte sur la section des définitions, aux lignes 24, 25 et 26 de la version anglaise.

Une voix: Je voudrais savoir . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le règlement.

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Avant que M. Bockstael propose son amendement . . . J'essaie d'obtenir le libellé de mon propre amendement à la ligne 26 de la version anglaise du même article. Je ne sais pas si je devrais proposer mon amendement après le sien . . .

Le président: Monsieur Benjamin, je crois pouvoir vous aider. Nous devons recevoir l'amendement de M. Bockstael avant le vôtre puisque nous devons respecter l'ordre de numérotation des lignes, selon le Beauchesne.

M. Ellis: J'invoque le règlement, monsieur le président. D'autre part, si vous éliminez cette ligne, alors M. Benjamin n'aura aucune chance, n'est-ce pas? Je ne dis pas qu'il devrait avoir cette chance, mais . . .

Une voix: Il pourra l'ajouter par la suite.

Le président: Cependant, il peut proposer un sous-amendement.

M. Benjamin: Mon amendement porte sur l'addition de quelques mots, je crois qu'il en va de même de l'amendement de M. Bockstael, n'est-ce pas?

Le président: Attendez un instant. Selon les règlements, je dois entendre d'abord . . .

[Texte]

Mr. Benjamin: Yes, fine.

The Chairman: ... the amendment by Mr. Bockstael first.

Mr. Forrestall: I think we understand that the amendments in all cases would represent the bill under other circumstances.

An hon. Member: Right.

Mr. Forrestall: Had you had time to re-write the bill as a result of reflective thought and more reflection on the bill, the bill we have in front of us would have been capable of amendment without giving rise to this question. The government amendments come first.

The Chairman: So, there is an amendment to be moved then, Mr. Bockstael of lines 24, 25 and 26 in the English version.

Mr. Bockstael: The purpose of this is to meet the request of the federal and provincial ministers of environment that this bill be used to ensure that hazardous waste materials which are just a special form of dangerous goods are delivered at appropriate facilities. I would ask Keith Penner to move that ...

Mr. Penner: Yes, Mr. Chairman I move that, Bill C-18 be amended by striking out lines 24 to 26 on page 1 and substituting the following:

goods in or from any containers, packaging or means of transport or at any facilities for the purpose of in the course of or following transportation and

The Chairman: Is there any debate on the amendment?

Mr. Reid (St. Catharines): Would this be the appropriate time to ask a question, Mr. Chairman?

The Chairman: If it is on the amendment, certainly.

Mr. Reid (St. Catharines): First of all, I perhaps defer to Mr. Shaffer on the English or the grammatical content of the amendment. The difference between line 24 in the amendment from that of the original bill is to add the word "any" to "containers". I think the singular context would be "any container, packaging or means of transport or of any facility for the purpose". I just make that comment from a grammatical point of view.

Then, may I ask, Mr. Chairman, whether or not, in the preparation of this amendment, consideration was given to the recommendation by one or the other of the organizations making a submission that the exclusion include handling at or transportation between points within a production, storage or user facility. I recognize the comment made this morning from an environmental point of view that we want to ensure that containers carrying dangerous goods are delivered to suitable facilities, but we have discussed here a number of times that we are not becoming involved with respect to in-plant operations, and this amendment certainly does include handling after it is delivered, and even before it is delivered to a point of

[Traduction]

M. Benjamin: Oui, c'est bien.

Le président: ... l'amendement de M. Bockstael.

M. Forrestall: Si nous comprenons bien, dans tous les cas, les amendements représenteraient le bill dans d'autres circonstances.

Une voix: C'est juste.

M. Forrestall: Si vous aviez eu le temps de refaire le libellé du projet de loi à la suite de nos discussions et d'autres réflexions, le document que nous étudierions présentement pourrait être amendé sans qu'on doive soulever cette question. Les amendements du gouvernement ont toute priorité.

Le président: M. Bockstael doit donc proposer son amendement aux lignes 16 à 20 de la page 2 de la version française.

M. Bockstael: Le but de cet amendement est de satisfaire aux demandes des ministres fédéral et provinciaux de l'Environnement, voulant que par ce projet de loi, on puisse assurer que les déchets dangereux seront déposés dans des installations appropriées, puisqu'ils constituent une forme spéciale de marchandises dangereuses. Je demande donc à Keith Penner de proposer que ...

M. Penner: Oui, monsieur le président, je propose que l'on modifie le bill C-18 en retranchant les lignes 16 à 20, page 2, et en les remplaçant par ce qui suit:

Manutention: toute opération, indépendamment des installations où elle a lieu, de chargement, de déchargement, de conteneurisation ou d'emballage de marchandises dangereuses effectuée en vue de leur transport, au cours de celui-ci. Les opérations»

Le président: Voulez-vous discuter de cet amendement?

M. Reid (St. Catharines): Serait-il opportun de poser une question maintenant, monsieur le président?

Le président: Certainement, si votre question porte sur l'amendement.

M. Reid (St. Catharines): D'abord, il faudrait peut-être consulter M. Shaffer pour ce qui est de la version anglaise ou de la forme grammaticale de l'amendement. La différence entre la ligne 24 de la version anglaise de l'amendement et la ligne 24 du projet de loi, c'est qu'on y ajoute le mot «heany» au mot «containers». Si je ne m'abuse, puisque le contexte est singulier, il vaudrait mieux dire «any container, packaging or means of transport or of any facility for the purpose». Ce n'est là qu'une considération grammaticale.

Également, monsieur le président, j'aimerais savoir si, dans la préparation de cet amendement, on a tenu compte des recommandations faites par l'un ou l'autre des organismes qui nous ont dit dans leur exposé que l'exclusion portait sur la manutention ou le transport entre deux points, effectué au sein d'un lieu de production, d'entreposage, ou de tout autre installation utilisée par le producteur. Je reconnais que ce matin, en parlant de l'environnement, nous avons affirmé vouloir nous assurer que les conteneurs utilisés pour transporter des marchandises dangereuses seront livrés dans des installations adéquates, mais nous avons également dit plusieurs fois dans ce comité que nous ne voulons pas nous mêler de ce qui se passe

[Text]

loading, so that the point at which the effectiveness or the implementation of this bill begins is still in question and we are left in doubt, when those propounding the amendment continue to say that they are not becoming involved in in-house operations, when definition sections such as this particularly do include in-plant operations.

• 1015

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Shaffer will deal with the grammatical part first.

The Chairman: All right.

Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, on the grammatical part, there is no objection to the singular; in fact, I think it is better than the plural.

Mr. Reid (St. Catharines): I will leave it with you to make any amendment or correction dealing with grammatical . . .

The Chairman: If that is the case, perhaps simply by reading it differently into the record we could change the amendment, if the mover would simply reread it to say "any container" and "at any facility".

Mr. Penner: I am prepared to do that if the committee wants to accept it as read. Or do you want me to reread it?

The Chairman: Reread it.

Mr. Penner: You want it reread? All right.

I move that Bill C-18 be amended by striking out lines 24 to 26 on page 1 and substituting the following:

"ous goods in or from any container, packaging or means of transport or at any facility for the purposes of, in the course of or following transportation and"

The Chairman: If I may ask Mr. Shaffer a question myself, that would also mean that the French version should be changed to coincide with the English version.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I believe it is already worded in such a way that it does not need to be changed.

The Chairman: All right.

It is moved by Mr. Penner:

That Bill C-18 be amended by striking out lines 24 to 26 on page 1 and substituting the following:

Shall I dispense?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Ellison wanted also to comment on Mr. Reid's question before I put the motion.

[Translation]

pendant la production. Cet amendement inclut certainement la manutention après la livraison, et même avant la livraison à un point de chargement. Alors, on se pose encore des questions quant aux circonstances exactes où le projet de loi s'appliquerait. On nous laisse dans le doute, puisque ceux qui proposent cet amendement ne cessent d'affirmer qu'ils ne veulent pas se mêler du processus de fabrication, alors que dans des définitions comme celle-ci, on inclut précisément ce processus de fabrication.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: M. Shaffer règlera d'abord la question grammaticale.

Le président: D'accord.

Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Monsieur le président, pour ce qui est de la question grammaticale, nous ne nous opposons pas à l'adoption du mot au singulier, puisqu'en fait je crois que cela est préférable à la forme plurielle.

M. Reid (St. Catharines): Je vous laisse donc la responsabilité de proposer les amendements nécessaires pour corriger la faute grammaticale . . .

Le président: Dans ce cas, pour modifier cet amendement, il suffirait peut-être de le lire de façon différente, afin qu'il soit consigné au compte rendu. Le proposeur pourrait simplement relire l'amendement en disant «any container» et «at any facility».

M. Penner: Je suis disposé à le faire, si le Comité veut adopter l'amendement, tel que je le lirai. Préférez-vous que je le relise?

Le président: Veuillez le relire.

M. Penner: Vous voulez que je le relise? D'accord.

Je propose que l'on modifie le Bill C-18 en retranchant les lignes 24 à 26, à la page 1 de la version anglaise, et en les remplaçant par ce qui suit:

ous goods in or from any container, packaging or means of transport or at any facility for the purposes of, in the course of or following transportation and

Le président: Moi-même, je voudrais poser une question à M. Shaffer. Cela signifie également que la version française devrait être modifiée pour correspondre à la version anglaise.

M. Shaffer: Monsieur le président, je crois que la version française est déjà libellée de façon à ce qu'il ne soit pas nécessaire d'effectuer un changement.

Le président: D'accord.

M. Penner propose que:

L'on modifie le Bill C-18 en retranchant les lignes 24 à 26, à la page 1 de la version anglaise, et en les remplaçant par ce qui suit:

Je n'ai pas besoin de poursuivre?

Des voix: Adopté.

Le président: M. Ellison voulait également dire quelque chose à propos de la question de M. Reid, avant la mise aux voix de cette motion.

[Texte]

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Through you to Mr. Reid, the method by which certain circumstances would be exempted from the bill, for example in-plant operations, was thought to be more capably done through the exemption procedure contemplated in Clause 3, taken in conjunction with the regulation-making power under Clause 21(e). There are many examples where certain of the in-plant activities may or should be regulated in concert with the transport, one of which relates to infectious materials, and in this area we would like to extend some way into the plants.

There are other activities which are clearly and appropriately done under labour or occupational health, and rather than attempt to address the many different variations and circumstances that could come out of agreements with the provinces, we thought that it would be best to deal with this as a regulation, and Clause 21(e) in particular provides for very broad grounds for exempting these in-plant types of circumstances that in a one-off basis, we would hope that you would accept that there would be sufficient control, public control over this, because those regulations would probably be subject to advisory council gazetting in any case, and, of course, to the standing committee of the Senate and the House of Commons on statutory instruments.

The Chairman: Mr. Reid.

• 1020

Mr. Reid (St. Catharines): If I might raise a point on this, in the preparation of this definition, Mr. Chairman, and through you to Mr. Ellison, the point was made a number of times by persons submitting briefs that the term "offer for handling", or anything that might be done by way of offer for handling or offer for transport, was included in the term "handling", so the continued use of "handling" and that of "offering for transport" were one and the same. In the consideration, then, of this amendment, was that submission taken into consideration, and have you considered that there is a justification for the use of both terms still?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Yes, thank you, Mr. Chairman.

To Mr. Reid, yes, there are some aspects of handling that do not necessarily concern offer. There are many vehicles which are loaded, for example, by people different from those who are offering them for transport. In fact, it was as a result of the Canadian Trucking Association's submission on Bill C-25 that this difference was brought to our attention.

Mr. Reid (St. Catharines): I will accept that, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

Shall the amendment carry?

Amendment agreed to.

The Chairman: Now Mr. Benjamin, posing an amendment.

[Traduction]

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Monsieur Reid, nous avons toujours cru qu'il serait plus facile d'instituer des exemptions au projet de loi, pour le fonctionnement à même l'usine, par exemple, en utilisant la procédure d'exemption prévue à l'article 3, de même que le pouvoir de réglementation précisé à l'article 21(e). Il y a de nombreux cas où certaines activités à même l'usine devraient ou pourraient être réglementées en même temps que le transport, entre autres en ce qui a trait aux matières infectieuses. Dans ce domaine, nous voudrions pouvoir surveiller d'une certaine façon les activités à l'intérieur des usines.

Il y a d'autres activités qui sont clairement et justement traitées dans les règlements sur la sécurité et la santé au travail; plutôt que de tenter de traiter des diverses possibilités et circonstances qui pourraient se présenter à la suite d'ententes conclues avec les provinces, nous croyons qu'il serait préférable de régler cette question par la voie d'un règlement; l'article 21(e) contient précisément des dispositions assez importantes permettant de faire des exceptions pour ces activités au sein des usines. Nous espérons que vous reconnaîtrez qu'en procédant exemption par exemption, il y aurait suffisamment de contrôle sur ces activités, puisque ces règlements seraient probablement susceptibles d'être examinés par le Conseil consultatif de la gazette, de même que par le Comité permanent du Sénat et de la Chambre des communes sur les instruments statutaires.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, je voudrais dire quelques mots à propos de la préparation de cette définition. Monsieur Ellison, dans les exposés qui nous ont été présentés, certaines personnes ont répété plusieurs fois que toutes les acceptions de l'expression «demande de transport» ou toute autre affaire pertinente à une demande de transport, étaient comprises dans le mot «manutention»; ainsi, les mots «manutention» et «demande de transport» qui sont continuellement utilisés, signifient la même chose. Avez-vous tenu compte de ces faits dans la préparation de cet amendement, et croyez-vous qu'il soit encore nécessaire d'utiliser les deux expressions?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Oui, merci monsieur le président.

Monsieur Reid, il y a certains aspects de la manutention qui ne concernent pas nécessairement la demande de transport. Par exemple, de nombreux véhicules sont chargés par des gens qui ne sont pas des transporteurs. De fait, cette différence nous a été signalée par la Canadian Trucking Association, dans son mémoire sur le Bill C-25.

M. Reid (St. Catharines): J'accepte cette explication, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Reid.

L'amendement est-il adopté?

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Benjamin voulait proposer un amendement.

[Text]

Do you still wish to proceed with your amendment?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I take it the amendment of Mr. Bockstael's just approved is to cover two things: one, waste materials; and the other, to satisfy the Canadian Trucking Association on the terms of handling. My amendment would add words into the clause as amended:

...including in the course of or for the purposes of transportation on the property of the manufacturer on such goods, and ...

Mr. Bockstael's amendment says "at any facility". If it is the opinion of the legal eagles here that that covers what is in my amendment, I will not need to amend it—if they can assure me on that score.

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, it is my opinion that to the extent we want to go in plant, that is covered by the present definition of "handling". As Mr. Ellison explained just a moment ago, exemptions can be granted under the regulations. But I believe that is covered by the present wording.

Mr. Benjamin: Yes, but mine is concerning the transportation of those goods "on the property". It is not just the handling; it is the transportation of such goods on the property of the manufacturer. You can have a plant of 10 acres in size, and they are moving dangerous material from one end of it to the other, and you can have a mishap or a spill and the proper precautions have not been taken. Just because it is inside the gates of their property, I suspect there would be a tendency to be less observant of the law.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

This point on the extent to which this bill would be used to cover the transportation of such goods within private property would of course depend on the type of negotiations we have with the provinces for the administration of the bill. There are many areas of private property which are certainly extensive enough to warrant some transportation control—for example, not just within industrial plants but within forest reserves or mining locations—and we would like the ability to do this. But of course the exemptions we contemplate could be done by administrative agreement that in fact Province Whatever does or does not want this bill to apply in those circumstances. If they do want it to apply then we can make it apply. If they do not, then I think we would have to respect that they may, for whatever reasons that they may wish to enunciate publicly, wish to have a separate scheme relating to the movement of dangerous goods within private property within their province, which is, of course, their constitutional authority to do so.

[Translation]

Voulez-vous toujours proposer votre amendement?

M. Benjamin: Monsieur le président, si je ne m'abuse, l'amendement de M. Bockstael que nous venons d'adopter couvre deux choses: d'abord, les déchets dangereux; puis, nous répondons aux instances présentées par la Canadian Trucking Association, sur la signification du mot «manutention». Le but de mon amendement serait d'ajouter des mots à l'article tel que modifié:

...y compris en vue de leur transport, ou au cours de celui-ci, sur la propriété du fabricant de ces marchandises, et ...

Dans l'amendement de M. Bockstael, on retrouve l'expression «peu importe l'installation». Si nos experts juridiques sont d'avis que cette expression recouvre les dispositions de mon amendement, il ne sera pas nécessaire de modifier cette définition une fois de plus.

Le président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Monsieur le président, à mon avis, dans la mesure où nous voulons nous occuper des activités au sein même des usines, ces dispositions sont couvertes dans la définition actuelle de «manutention». Comme l'expliquait tout juste M. Ellison, des exemptions pourront être accordées par voie de réglementation. Toutefois, je crois que tout est couvert dans le libellé actuel.

M. Benjamin: Oui, mais mon amendement porte sur le transport de ces marchandises «sur la propriété du» fabricant. Je ne m'arrête pas à la seule manutention; je parle également du transport de ces marchandises sur la propriété du fabricant. Une usine peut bien occuper 10 acres, et des matières dangereuses sont transportées d'un bout à l'autre de l'installation; il pourrait y avoir un accident ou une fuite, alors que les précautions nécessaires n'auraient pas été prises. J'ai l'impression qu'on aurait tendance à observer la loi un peu moins rigoureusement, uniquement parce que ces opérations se déroulent au sein même de l'installation du fabricant.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

Cette discussion sur l'utilisation du projet de loi pour réglementer le transport de ces marchandises dans la propriété privée pourrait évidemment être influencée par le type de négociations que nous aurons avec les provinces, sur la mise en œuvre de cette loi. Certaines propriétés privées sont certainement assez grandes pour justifier une certaine réglementation du transport des matières dangereuses—par exemple, non seulement dans les usines, mais également dans les exploitations forestières ou dans les mines—et nous voudrions être en mesure de le faire. Toutefois, les exemptions que nous envisageons pourraient évidemment être accordées par la voie d'ententes administratives, avec les provinces selon qu'elles veulent ou non que le bill s'applique. Si elles veulent que cela s'applique, nous pouvons agir en conséquence. Sinon, quelles que soient les raisons qu'elles veulent donner en public, il nous faut tout de même respecter leur désir de mettre sur pied leurs propres plans concernant le mouvement de marchandises dangereuses sur un terrain privé à l'intérieur de leur province, ce

[Texte]

• 1025

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Ellison means, I take it, that you could do this by regulation as and where regulation as and when there is agreement with any of one or more provinces.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, through you to Mr. Benjamin, there are two aspects. The administrative agreement contemplated in the bill respects two things: One is whether or not the act would apply in some circumstances, and second, if it applies, do we exempt certain premises from the application of the act. So there is a two-fold manner of dealing with this.

Mr. Benjamin: I am going to move my amendment anyway, Mr. Chairman. Let us see what happens. Are you ready?

The Chairman: Moved by Mr. Benjamin that Bill C-18 be amended at Clause 2 by deleting line 26 of page 1 and substituting the following therefor . . .

Mr. Benjamin: I think, Mr. Chairman, that we will have to insert this in here and I will have to reword it to insert it into the wording of Mr. Bockstael's the motion as amended. I am trying to figure out where I would insert the words "including in the course of or for the purposes of transportation on the property of the manufacturer of such goods."

The Chairman: Adding at line 28?

Mr. Benjamin: I guess so. After the word, "transportation" adding the words "including in the course of or for the purposes of transportation on the property of the manufacturer of such goods and". So it would be an insertion between the words "transportation", and "and", in the last line of Mr. Bockstael's amendment.

The Chairman: In other words, it is a subamendment to the amendment.

Mr. Benjamin: All right, if you want to take it that way.

The Chairman: The amendment has been carried.

Mr. Benjamin: We have already adopted the amendment.

The Chairman: Right.

Mr. Benjamin: So I have a further amendment.

The Chairman: Okay. Give me a moment, Mr. Benjamin. We will have to take it, Mr. Benjamin, as a subamendment to the amendment and dispose of it first. So Mr. Benjamin, then, if I can assist the committee—I hope I am right—is proposing: That the amendment be amended at line 26 by inserting between "transportation" and the word "and"

including in the course of or for the purposes of transportation on the property of the manufacturer of such goods.

• 1030

Shall the subamendment carry?

Some hon. Members: Carried.

The Chairman: Yes, Mr. Penner.

Mr. Penner: Are we debating this?

[Traduction]

qui est évidemment leur droit le plus strict de par la constitution.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Ellison veut dire, me semble-t-il, que tout cela pourrait se faire par voie de règlement dès lors qu'il y aurait accord avec une ou plusieurs provinces.

M. Ellison: Monsieur le président, monsieur Benjamin, il y a deux aspects à cette question. L'accord administratif prévu dans le présent projet de loi concerne deux choses; tout d'abord, la question de savoir si la loi s'appliquerait dans certaines circonstances et, ensuite, celle de savoir, au cas où elle s'applique, si nous accordons une exemption pour certains lieux. Il y a donc deux façons de traiter cette question.

M. Benjamin: Je vais tout de même proposer mon amendement, monsieur le président. Voyons ce qui se passera. Vous êtes prêt?

Le président: Il est proposé par M. Benjamin que l'on modifie le Bill C-18 à l'article 2 en ajoutant à la ligne 15 de la page 2, après le mot «opération», ce qui suit . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que nous devons insérer ces mots ici et je devrai reprendre le libellé de la motion de M. Bockstael telle qu'amendée. J'essaie de décider où je placerais bien les mots: «y compris pendant le transport sur la propriété du fabricant».

Le président: On pourrait ajouter cela à la ligne 15 de la page 2?

M. Benjamin: Peut-être. Après le mot «opération» ajouter les mots: «y compris pendant le transport sur la propriété du fabricant». Il s'agirait donc d'insérer entre les mots «opération» et «de» la correction appropriée à l'amendement de M. Bockstael.

Le président: En d'autres termes, il s'agit d'un sous-amendement à l'amendement.

M. Benjamin: Parfait, si c'est ainsi que vous le voulez.

Le président: L'amendement a déjà été adopté.

M. Benjamin: Nous avons déjà adopté l'amendement.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Je propose donc un nouvel amendement.

Le président: Parfait. Un instant, monsieur Benjamin. Monsieur Benjamin, nous devons traiter votre proposition comme sous-amendement à l'amendement et en disposer en premier. Donc, monsieur Benjamin, pour éclairer le Comité, vous proposez l'amendement suivant: Que l'amendement soit modifié par l'insertion après le mot «opération» des mots suivants:

y compris pendant le transport sur la propriété du fabricant.

Le sous-amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Oui, monsieur Penner.

M. Penner: Débattons-nous cette question?

[Text]

The Chairman: Yes.

Mr. Penner: Mr. Chairman, I will oppose the subamendment for the very reasons that Mr. Benjamin himself indicated, and that is that if the wording of the clause as amended is sufficient to take into account the movement of dangerous goods within property, if the phrase "any facility" takes that into account, and I am convinced that Mr. Shaver has adequately addressed himself to that, then I think the addition that Mr. Benjamin is proposing is really quite unnecessary. And perhaps even the specificity of it does exactly what industry spokesmen were concerned about that is that there is an intentional direct intrusion of the federal jurisdiction into areas that are already sufficiently regulated, particularly in the case of manufacturing, in factory regulations that would take this into account. In addition to that I would point out that really we would want to go beyond the manufacturer because we are concerned about dangerous goods in other facilities as well, that is to say those that are handled by importers or distributors. Therefore, to sum up, it seems to me that the clause, as amended, with "any facility" covers a wider range, it takes into account what Mr. Benjamin is concerned about, and properly so, but does not directly and specifically intrude into a jurisdiction that is presently not within the federal domain.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I do not think I would oppose it for that reason; I suppose it because it is superfluous. In fact it is. I do not pretend to really understand that. If what we are trying to do is separate manufacturing from transport, which perhaps we should have done in the first place and then gone back into control in-house transport or movement or motion with respect to the packaging or handling of goods, then I think it might have been a little more orderly. If it is superfluous, if it is not required, then I think Mr. Benjamin himself would be the first one to withdraw his amendment. I think he has put it in front of us because he is unsure. He is not alone in that sentiment; I am unclear myself. That may be because for so many months now I have bogged down in the means of separating transport from manufacture, so then you could deal in terms of the definition in this section with transport. We have not that. But for the first reason, the reason if it is not necessary, then I would oppose it.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, the clause provides interpretation of the word "handling" and my amendment is to make it clear that it is not only the handling but also for the purposes of transportation. Now if handling also means transporting, then of course my amendment would not be necessary. But it is the handling of the packages or the goods prior to loading, and for unloading it would be perfectly safe and under the provisions of the laws and regulations at all levels of government. But in the course of moving it on the property of a manufacturer, transporting it on the property of the manufacturer, it is for that section of the handling that I thought my amendment might be useful.

[Translation]

Le président: Oui.

M. Penner: Monsieur le président, je m'oppose au sous-amendement pour les raisons mêmes qu'a citées M. Benjamin, en effet si le libellé de l'article amendé tient compte du mouvement de marchandises dangereuses à l'intérieur des installations, si l'expression «indépendamment des installations où elle a lieu» tient compte de ce fait, je suis convaincu que M. Shaver a déjà suffisamment précisé ce point et je crois que l'adjoint de M. Benjamin est tout simplement redondant. Peut-être même que la précision de sa proposition provoquerait exactement ce que les porte-parole de l'industrie craignent tant, à savoir une intrusion directe et intentionnelle du gouvernement fédéral dans des domaines déjà suffisamment réglementés, surtout en ce qui concerne la fabrication, par des règlements d'usine. De plus, j'aimerais souligner que nous voulons aller plus loin que le fabricant, car nous nous préoccupons des marchandises dangereuses se trouvant aussi dans d'autres installations, c'est-à-dire les marchandises manutentionnées par des importateurs ou des distributeurs. Donc, pour tout résumer, il me semble que l'article amendé, où l'on trouve l'expression «indépendamment des installations où elle a lieu», a une portée suffisamment étendue pour apaiser les doutes de M. Benjamin et a l'avantage de ne pas s'immiscer dans une compétence qui, à l'heure actuelle n'est pas fédérale.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je ne m'y opposerai pas pour cette raison; je m'y oppose parce que c'est superflu, redondant, même. Je ne prétends pas vraiment tout comprendre cela. Si nous voulons ici séparer la fabrication et le transport, ce que nous aurions peut-être dû faire au premier abord, pour ensuite revenir au contrôle du mouvement interne des marchandises, dans l'emballage et la manutention, cela aurait été un peu plus ordonné. Si c'est superflu, si l'on n'a point besoin de cette modification, je suis sûr que M. Benjamin sera le premier à vouloir retirer son amendement. Je crois qu'il l'a proposé parce qu'il est pris d'un doute. Il n'est pas le seul; je partage exactement ce sentiment. Peut-être parce que depuis tant de mois maintenant je tourne en rond à essayer de séparer transport et fabrication de façon à pouvoir, dans l'article sur les définitions, traiter du transport proprement dit. Nous n'avons pas fait cela. Enfin, pour la première raison citée, c'est-à-dire que l'amendement n'est pas nécessaire, je m'y oppose.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, l'article définit le mot «manutention», je propose mon amendement pour qu'il soit clair qu'il n'est pas seulement question de manutention, mais aussi de transport. Évidemment, si manutention signifie aussi transport, mon amendement n'est pas nécessaire. En ce qui concerne la manutention de paquets ou de marchandises avant le chargement, ainsi que pour le déchargement, pas de problème en vertu des dispositions des lois et règlements, quel que soit le niveau de gouvernement. Cependant, en ce qui concerne le mouvement sur la propriété du fabricant. Je croyais que mon amendement pouvait se révéler utile.

[Texte]

• 1035

The Chairman: Yes, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: My consultations on this before and after the representations of various delegations that came before this committee, were that in its present form, or the form that I have submitted on behalf of the department and the minister, we cover that and not inject ourselves into what is really plant operations. Even though from one side of the compound they are using a forklift to take a container of material across to the other building, that does not in effect become a transportation authorities responsibility, it is a form of factory operation. This is what the delegations feared, that we were going to start having besides safety inspectors, plant inspectors and their own safety committees within their plant, and on top of that have a federal inspector coming to tell them that this is not the way your plant should operate when you are taking a commodity from one building to the other. But, because this is so varied, as Mr. Ellison pointed out, we can then look at many acres or many miles of an area in the forest or in a mining industry and then we have by the broader sense the authority to deal with how a mining company is going to transport its explosives even on its own sites.

I would try to assure you that leaving it as my amendment was put, that your concerns will be taken care of and that we have the flexibility of working in both jurisdictions.

The Chairman: Have you a follow-up, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: I am easy, Mr. Chairman. I am still not convinced, but Mr. Bockstael and his officials feel that the clause as amended by Mr. Bockstael covers the points I was worrying about, or what I thought was an omission. All right, I will withdraw my amendment. I hate people that say I told you so, and I hope nothing happens on some mine site or in some plant that you will wish you had this.

The Chairman: So, Mr. Benjamin, you are withdrawing your amendment?

Mr. Benjamin: I will withdraw it.

The Chairman: There would have to be unanimous consent of the committee for the amendment to be withdrawn.

Mr. Turner: If a plant has a big area of surface, there are two plants and you are transporting goods from one plant to the other and something happens and you have to evacuate a town or a city, who is responsible?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: May I reply to Mr. Turner. There is a very great difference in what you have just suggested, Mr. Turner. The minute the transportation goes on to a public thoroughfare, if it leaves one plant, then it is in the public domain of transportation and it falls under this proposed act. What Mr. Benjamin was talking about was within the same acreage of a

[Traduction]

Le président: Oui, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Après consultation à ce sujet avant et après la comparution des différentes délégations qui sont venues déposer devant le Comité, nous en sommes venus à la conclusion que dans sa forme actuelle, c'est-à-dire dans la forme où je l'ai présenté au nom du ministère et du ministre, nous avons pris soin de tout cela sans nous mêler du fonctionnement de l'usine. Le cas du chariot élévateur qui prend un contenant dans un édifice pour l'emporter ailleurs sur les terrains de l'entreprise ne relève pas des autorités qui s'occupent de transport puisqu'il s'agit là, en quelque sorte, du fonctionnement interne de l'entreprise. Les divers porte-parole que nous avons rencontrés craignaient tous qu'aux inspecteurs préposés à la sécurité, aux inspecteurs de l'usine et à leur comité de sécurité «maison», il leur faudrait ajouter un inspecteur fédéral qui viendrait leur dire de ne pas s'y prendre de telle ou telle façon pour transporter des marchandises d'un édifice à l'autre. Enfin, à cause de la variété des cas qui peuvent se présenter, comme l'a souligné M. Ellison, on peut toujours penser à ces multitudes d'acres ou de milles carrés de forêts, pour l'industrie forestière ou même minière, et nous aurions alors le pouvoir beaucoup plus large de dire à une compagnie minière comment elle devrait s'y prendre pour transporter ses explosifs sur son terrain ou dans ses installations.

Je veux tout simplement vous assurer qu'en adoptant mon amendement tel quel, on répond à toutes vos préoccupations et on a, en même temps, la souplesse de pouvoir travailler dans les deux jurisdictions.

Le président: Avez-vous autre chose à ajouter, M. Benjamin?

M. Benjamin: Je ne ferai pas le difficile, monsieur le président. Je ne suis pas encore convaincu, mais M. Bockstael et ses collaborateurs croient que l'article tel qu'amendé par M. Bockstael répond à mes préoccupations, c'est-à-dire à ce que je croyais être une omission. Parfait, je retire mon amendement. J'espère que je n'aurai jamais à vous dire que je vous avais averti, et qu'aucun accident d'usine ou de mine ne vous fera regretter mon amendement.

Le président: Donc, monsieur Benjamin, vous retirez votre amendement?

M. Benjamin: Je le retire.

Le président: Il nous faut l'assentiment unanime du Comité pour que l'amendement soit retiré.

M. Turner: S'il s'agit d'une installation d'une superficie énorme, s'il y a deux usines et que l'on transporte des marchandises de l'une à l'autre, s'il y a un incident et qu'il faut évacuer une ville ou une municipalité, qui est responsable?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Permettez-moi de répondre à monsieur Turner. Il y a une énorme différence entre votre cas et l'autre, monsieur Turner. S'il s'agit d'un transport par voie publique d'une usine à l'autre, dès ce moment cela relève du projet de loi proposé. Ce qui inquiétait M. Benjamin, c'était le cas où tout se passait par exemple, dans une même enceinte. Vous

[Text]

plant in a compound. You are now bringing into focus a plant on one side of a city to a plant in another area.

Mr. Turner: On the same piece of ground, from one plant to another, if something happens, who is responsible?

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, we are dealing with individual examples here and it is difficult to generalize, but our understanding is that dangerous goods moving from one plant to another on company property could be covered by the proposed transport of dangerous goods act if the province agreed.

Mr. Turner: If the province agrees. What guarantee are you going to give us that the provinces are going to agree?

Mr. Charron: Well, Mr. Chairman, we have no guarantees that the provinces will agree to any of this applying within provincial jurisdiction. We have very strong indications, however, and as a matter of fact, unanimous support by provincial ministers of transport for the application of this proposed act to provincial jurisdiction was discussed last fall at the meeting of the conference of canadian motor transport ministers.

• 1040

Mr. Turner: If something happens, are you going to back off, is the province going to back off, say it is not covered by the bill? That is what we are interested in.

The Chairman: Mr. Turner, if I may, I think that is a point of law, wherein the federal government would be unable to guarantee that a province will act within its own jurisdiction and, at the same time, it would be unconstitutional for the federal government to proceed to legislate in an area that is not in its jurisdiction. If Mr. Charron wishes to comment further, he is free to do that.

Mr. Charron: No.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, we have a bit of a dilemma here and it is fundamental enough that perhaps we should spend some time with it. It would be my intention to amend in an attempt to get at this, not in the definition section, because I think the only way you can really fiddle with this is by either putting a definition in or a reference to some other definition of what transport is, where it begins and where it ends with respect to whatever the jurisdictions, or to the application part and add a new subclause, which, in fact, would make it clear. You would say, in essence: within a manufacturing or storage facility, unless the dangerous goods, in fact, are in the act of packaging by a third party or in the act of moving, in the thought of moving. Could somebody, perhaps, just for the historical record—? Some poor lawyer is going to have to look at this some day and wonder what in the hell we were thinking, so that he might interpret it in terms of his own counsel to his client. Why are we not able to put a definition of transport in, or where would you direct counsel to find an adequate definition of transport?

The Chairman: Mr. Shaffer?

[Translation]

nous donnez l'exemple d'une usine à un bout de la ville et d'une autre installation à l'autre bout.

M. Turner: Sur le même terrain, d'une usine à une autre, si quelque chose se produit, qui est responsable?

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, il s'agit d'exemples particuliers et il est difficile d'en tirer des principes généraux, mais il nous semble que le transport des marchandises dangereuses d'une usine à une autre sur le terrain de la compagnie se ferait en vertu de la loi proposée sur le transport des marchandises dangereuses si la province était d'accord.

M. Turner: Si la province est d'accord. Pouvez-vous nous garantir que les provinces seront d'accord?

M. Charron: Monsieur le président, rien ne nous garantit que les provinces voudront appliquer les dispositions de cette loi. Cependant les ministres provinciaux du transport nous appuient unanimement en ce qui concerne l'application du bill à l'intérieur des provinces, cela a fait l'objet de discussions l'automne dernier lors de la réunion des ministres et de la Conférence sur le transport motorisé au Canada.

M. Turner: S'il arrive quelque chose, allez-vous vous en laver les mains, les provinces feront-elles de même en disant que ce n'est pas prévu par la loi? C'est cela qui nous importe.

Le président: Monsieur Turner, si vous me le permettez, je crois qu'il s'agit là d'un point de droit où le gouvernement fédéral ne peut absolument pas garantir qu'une province agira de telle ou telle façon dans un domaine qui relève de sa compétence et, en même temps, il serait inconstitutionnel pour le gouvernement fédéral d'essayer de légiférer dans un domaine qui n'est pas de sa juridiction. Si M. Charron désire préciser la question, il est libre de le faire.

M. Charron: Non.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, nous faisons face à un petit dilemme ici et peut-être est-il assez fondamental pour que nous y consacrons quelques instants. J'aimerais bien proposer un amendement pour régler cette question, pas à l'article qui traite des définitions, cependant, parce qu'il me semble que la seule façon de résoudre ce problème est, soit de rajouter une définition, soit de renvoyer à une autre définition de ce qu'est le transport, où le transport commence et où il finit en ce qui concerne les diverses juridictions ou bien, quand nous en serons au domaine d'application, nous pourrions ajouter un paragraphe qui réglerait très clairement toute la question. On pourrait dire, par exemple: à l'intérieur d'une installation de fabrication ou d'entreposage, à moins que l'on n'emballé les marchandises dangereuses ou qu'une tierce partie ne soit en train de les transporter, on n'envisage de les transporter. Peut-être pour les archives quelqu'un pourrait-il... ? Un beau jour, un pauvre avocat va parcourir tous ces témoignages et se demander ce que diable nous pensions pour l'interpréter à son client. Pourquoi ne pas définir ici ce qu'est le transport ou renseigner l'avocat qui cherche une définition du transport?

Le président: Monsieur Shaffer?

[Texte]

Mr. Shaffer: I will attempt to give some kind of answer. "Transport" is a well-understood term and I do not think it needs definition *per se*. If you want to use a definition for the purpose of restricting the application of the act, then you are imposing a restricted meaning on the term "transport", something we would generally be reluctant to do. I would prefer to let "transport" have its dictionary meaning or its legal meaning, as well understood in the business, for the reason of simplicity. If there is any desire to restrict the act to certain circumstances, certainly that could be put into an application section.

My view is that the essence of wisdom in this case, because of the many situations that can arise in the course of packaging and handling goods and because, as Mr. Ellison has pointed out, there are some situations where you want to go some way into the plant and it is hard to specify, at this point in time, what all those situations may be, the essence of wisdom is to have the act applied generally, subject to an exemption, which is what we have done.

Mr. Forrestall: It seemed to me that the simple line "for the purpose of transport" covers a multitude of problems that seem to be coming up. Like Mr. Benjamin, I am unsure, and being a layman, I hesitate to pursue it with vigour.

To that extent, under "Application", under clause 3, I will move an amendment which, at least, satisfies my own mind. However the committee may wish to deal with that, we will wait and see. That amendment will simply put it fairly clearly that it is within the manufacturing or the storage process or facility, unless the dangerous goods are in or on a means of transport, as we have definitions for, for the purpose of moving beyond the plant gate—or whatever the situation is, I will sort it out. But it would seem to me that that, in fact, would tend to meet The Canadian Manufacturers' Association dilemma of this bill's possibly confusing manufacturing with transport. I think the collective wisdom around this table is capable in a very short period of time in coming up with an adequate resolution. I do not think we should tinker with the definitions at this time because I see their substantiation in so many other pieces of legislation that I would much rather go to the "application" clause which is Clause 3.

• 1045

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as with Mr. Forrestall, our mutual uncertainty is still there. Mr. Turner's example is a good one. When I think of the size of the General Motors complex at Oshawa—I have been on those grounds a number of times—and you could be moving material two or three miles, or a massive pulp and paper complex with the movement of various kinds of acids and chemicals, whether it is from the storage tank by an underground pipeline or by a tanker truck, or a mining site which could be a larger distance, or massive construction sites. This movement on the property of the... maybe the word "manufacturer" is not large enough

[Traduction]

M. Shaffer: Je vais essayer de répondre à cette question. Le terme «transport» se comprend fort bien et je ne crois pas qu'on ait besoin de le définir comme tel. Si vous voulez vous servir d'une définition pour restreindre l'application de la loi, vous imposez alors un sens restreint au terme «transport» et c'est quelque chose que nous hésiterions normalement à faire. Pour le terme «transport», je préfère vous renvoyer au dictionnaire ou à la jurisprudence, car ces définitions sont bien comprises par le monde des affaires et c'est beaucoup plus simple ainsi. Si jamais on désire restreindre la portée de la loi pour qu'elle ne s'applique que dans certains cas, cela pourrait se faire dans la partie traitant de l'application.

A cause des nombreuses situations qui peuvent surgir pendant l'emballage et la manutention des marchandises et parce que, comme l'a souligné M. Ellison, il y a des mouvements dans l'usine, qui sont difficiles à préciser à l'heure actuelle, je crois beaucoup plus sage de prévoir une loi de portée générale, quitte à préciser ensuite certaines exemptions, ce que nous avons fait dans le cas qui nous occupe.

M. Forrestall: Il me semble que ces quelques petits mots «en vue de leur transport» tiennent compte de bon nombre de problèmes qui pourraient survenir. Comme M. Benjamin, j'hésite, n'étant pas juriste, j'hésite à poursuivre vigoureusement la question.

Enfin, quand nous en serons à l'article 3 et au domaine d'application, je proposerai un amendement qui, à tout le moins, apaisera mes inquiétudes. Le comité s'y intéressera peut-être et nous verrons alors ce qui se passera. Cet amendement dira simplement et assez clairement que c'est à l'intérieur de l'installation où l'on fabrique ou entrepose, à moins que les marchandises dangereuses ne se trouvent dans un moyen de transport comme nous les définissons déjà en vue de leur transport à l'extérieur du terrain de l'usine... Enfin, il s'agira de décrire la situation et je m'en charge. Il me semble tout de même que cela pourrait servir à apaiser les inquiétudes de l'Association canadienne des manufacturiers, qui craint que l'on ne confonde fabrication et transport dans le présent projet de loi. Il y a suffisamment de cerveaux autour de cette table pour que nous arrivions à une solution acceptable en très peu de temps. Je ne crois pas que nous devrions modifier les définitions maintenant, étant donné qu'on les retrouve dans bien d'autres lois. Je préférerais passer immédiatement à l'article 3 du projet de loi, celui du domaine d'application.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Comme M. Forrestall, je crois que certaines incertitudes demeurent. L'exemple de M. Turner est très bon. Quand je songe à l'étendue du complexe de la *General Motors* à Oshawa—j'y suis allé à quelques reprises—je sais qu'on pourrait y déplacer du matériel sur deux ou trois milles. C'est la même chose pour un vaste complexe de pâte et papier où l'on déplace toutes sortes d'acides et de produits chimiques, que ce soit par tuyaux souterrains ou par camions-citernes. Il y a aussi les mines et les grands chantiers de construction qui couvrent une superficie encore plus grande. Tout ce déplacement de produits dangereux dans la propriété d'un... je ne

[Text]

word but I think Mr. Bockstael and the officials realize what it is we are worried about.

If it is more practical, as Mr. Forrestall suggested, to do an amendment further on in the bill, okay. If the government is satisfied that those words "at any facility" takes care of most if not all of the uncertainties and worries that we have, then I am prepared to live with that. I do not think we covered it.

The Chairman: Are there any further comments?

Mr. Bockstael: I do not think we have to add anything more, if we take into account the opinion of the legal advisor, who was sought, he indicated that in his opinion. Of course, he said last evening that his opinion could well be challenged in a court of law some day as things have been done before. But in his opinion leaving the general term "at any facility" was preferable than to try to zero in on one particular type of exception. May I ask, through you, Mr. Chairman, does Mr. Benjamin wish to proceed with withdrawal of his . . .

Mr. Benjamin: Yes, I have withdrawn it but do not say I did not warn you.

The Chairman: We must then have unanimous consent of the committee for withdrawal. When I asked before it was not there. Is it now?

Mr. Turner: I want to know what protection we got. You still have not answered that question.

The Chairman: Mr. Benjamin. I am sorry; Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Turner's question was: if an accident occurs within a complex or within a plant facility in the transportation of goods, who is responsible? I could turn the question around and say if within a complex such as Imperial Oil or Shell Oil or some other chemical plant one of the employees using a torch blows up one of the tanks, then who is responsible?

An hon. Member: The employee.

Mr. Bockstael: The point, though, is . . .

Mr. Turner: . . . the employer has damaged, too. We want that taken out. We are in a dilemma with a burned diesel locomotive, also the gun carrier. There is quite a distance in between. They shuffle equipment back and forth. This is a perfect example. If something happens, who is responsible?

• 1050

Mr. Bockstael: It comes under the provincial regulations of occupational health and safety. Every one of these plants in the instance, first of all, have the Workmen's Compensation Act and then they have to carry public liability and property damage insurance so there are a number of spheres in which these things are covered. I think we are trying to make this dangerous goods bill an omnibus that is going to cover the sphere and responsibility of many other provincial bills.

Mr. Turner: I still do not agree, Mr. Chairman.

[Translation]

crois pas que le mot «manufacturier» ait une acception suffisamment large, mais M. Bockstael et les fonctionnaires doivent sans doute avoir saisi ce qui nous inquiète.

Si, comme l'a suggéré M. Forrestall, il est plus pratique de proposer une modification du projet de loi un peu plus tard, c'est parfait. Si le gouvernement est certain que cette expression «indépendamment des installations» réglerait le problème, je suis prêt à l'accepter. Je ne suis toutefois, pas certain que cela suffise.

Le président: Y a-t-il d'autres interventions?

M. Bockstael: A mon avis, il n'y a rien à ajouter. C'est ce que nous a dit le conseiller juridique que nous avons consulté. Bien entendu, il a ajouté hier soir que son opinion pouvait être contestée devant un tribunal, mais ce ne serait pas là un précédent. A son avis, il est préférable de garder l'expression générale «indépendamment des installations où elle a lieu» plutôt que de chercher à viser une exception en particulier. M. Benjamin désire-t-il toujours retirer . . .

M. Benjamin: Oui, je l'ai retiré et ne dites pas par la suite que je ne vous avais pas averti.

Le président: Il faut le consentement unanime des membres du Comité pour autoriser le retrait d'un amendement. Ce consentement n'était pas unanime tout à l'heure. L'est-il maintenant?

M. Turner: Je veux savoir quelle serait alors la protection. Vous n'avez pas répondu à la question.

Le président: Monsieur Benjamin. Pardon, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: M. Turner a demandé: si un accident se produit dans un complexe ou sur les terrains d'une usine pendant qu'on transporte certaines marchandises, qui est responsable? Je vous renvoie la question. Si, à une usine de l'Imperial Oil ou de Shell, ou dans une usine de produits chimiques, un employé fait sauter l'un des réservoirs en se servant d'une lampe à souder, qui est responsable?

Une voix: L'employé.

M. Bockstael: L'important c'est que . . .

M. Turner: . . . l'employeur a des dommages lui aussi. Nous voulons que ce soit supprimé. Le dilemme est le même pour une locomotive diesel brûlé, pour celui qui est armé. Il y a toute une distance d'un point à l'autre. On fait la navette avec l'équipement. C'est un exemple parfait. Si quelque chose arrive, qui est responsable?

Mr. Bockstael: C'est régi par la réglementation provinciale sur la sécurité et la santé au travail. Tous les employés de ces usines sont assujettis à la Loi sur les accidents du travail et ils sont tenus d'avoir une assurance responsabilité civile et une assurance tous risques; il y a donc plusieurs types de protection. Nous ne pouvons pas faire du projet de loi sur les marchandises dangereuses un bill omnibus qui chevaucherait des domaines de compétence provinciale.

M. Turner: Je ne suis toujours pas d'accord, monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: So are you withholding unanimous consent to withdraw the amendment?

Mr. Turner: We unanimously consent but, like Mr. Benjamin put it do not forget we warned you.

The Chairman: All right. Unanimous consent has been granted, I understand, so Mr. Benjamin's subamendment is withdrawn.

Amendment agreed to.

Mr. Benjamin: The clause, as amended.

The Chairman: there are many other amendments so we cannot carry the clause yet, Mr. Benjamin. We carried the amendment, thank you.

Now, the next one is motion number 3.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, may I suggest to you that, if you look at your copy of the bill C-18 which was circulated with the highlighted lines, regarding motion number 3 in the English version, there is a corresponding motion number 3 on page 2, lines 15 to 19, which is the exact thing we have just discussed but giving the French version of it. It points out to you what the legal adviser mentioned in the beginning; instead of having the english and French versions side by side in literal translation, they have been drafted in their respective languages and the lines do not correspond side by side.

The Chairman: So we are amending page 2, Clause 2.

Mr. Bockstael: Lines 15 to 19.

The Chairman: An amendemnt to the French version. Okay.

Mr. Bockstael: Yes. Lines 15 to 20.

The Chairman: Lines 16 to 20.

Mr. Bockstael: Sorry, lines 16 to 20 with the number 3, and this is just making the two languages accord.

The Chairman: Is there a mover for the motion? Mr. Maltais.

M. Bockstael: La version française.

M. Maltais: Je propose que le Bill C-18 soit modifié en retranchant les lignes 16 à 20, page 2, et en le remplaçant par ce qui suit:

«manutention» Toute opération,—Indépendamment des installations où elle a lieu, de chargement, de déchargement, de conteneurisation ou d'emballage de marchandises dangereuses effectuée en vue de leur transport, au cours de celui-ci—ou par après. Les opérations . . .

L'amendement est adopté.

Mr. Bockstael: The French version is better.

The Chairman: It is the French half of three, right. It seems to me that when we have carried the amendment in one language, we have automatically carried it in the other language, and I do not see a need for putting the same motion twice.

Mr. Forrestall: I think, Mr. Chairman, that was the purpose of my question yesterday and the statement that is now part of the record—to the best of their ability—and I think that is something that might facilitate what we are doing.

The Chairman: Right. Amendment number 4. Mr. Bockstael.

[Traduction]

Le président: Vous nous empêchez donc d'obtenir l'unanimité qui permettrait de retirer cet amendement?

M. Turner: Vous avez le consentement unanime, mais, comme l'a dit M. Benjamin, souvenez-vous que nous vous avons prévenus.

Le président: Très bien. Nous avons donc le consentement unanime pour que le sous-amendement de M. Benjamin soit retiré.

L'amendement est adopté.

M. Benjamin: L'article modifié.

Le président: Non, il reste bien d'autres amendements. Nous ne pouvons donc pas adopter l'article tout de suite. L'amendement est adopté, merci.

Nous passons maintenant à la motion 3.

M. Bockstael: Si vous permettez. Vous remarquez que dans la motion 3, certaines lignes du texte anglais ont été soulignées. Il y a une motion 3 correspondante pour le texte français qui modifie exactement la même chose, mais à la page 2, les lignes 15 à 19. Comme vous l'a déjà dit le conseiller juridique, plutôt que d'avoir les versions anglaise et française côte à côte, celles-ci ont été rédigées séparément et les lignes ne se correspondent donc pas exactement.

Le président: Nous modifions donc l'article 2, à la page 2.

M. Bockstael: Lignes 15 à 19.

Le président: On modifie donc la version française. Bien.

M. Bockstael: Oui, lignes 15 à 20.

Le président: Lignes 16 à 20.

M. Bockstael: Pardon, il s'agit effectivement des lignes 16 à 20. Ainsi les deux versions se correspondent.

Le président: Quelqu'un veut-il proposer la motion? Monsieur Maltais.

Mr. Bockstael: The French text.

Mr. Maltais: I move that Bill C-18 be amended by striking lines 16 to 20 of the French text, on page 2, and substituting the following:

«manutention» Toute opération,—*indépendamment des installations où elle a lieu*,—de chargement, de déchargement, de conteneurisation ou d'emballage de marchandises dangereuses effectuée en vue de leur transport, au cours de celui-ci *ou par après*. Les opérations . . .

The amendment is carried.

M. Bockstael: La version française est meilleure.

Le président: C'est la partie française de la motion 3. Il me semble que lorsqu'une modification est adoptée dans une langue, elle l'est automatiquement dans l'autre. Je ne vois pas pourquoi on serait obligé de présenter la même motion deux fois.

M. Forrestall: C'est précisément ce que j'ai demandé hier, vous le verrez dans le compte rendu. Cela faciliterait sans doute notre tâche.

Le président: Bien. Motion 4. Monsieur Bockstael.

[Text]

Mr. Bockstael: Amendment number 4 applies to the French version only. As a result of Mr. Reid's intervention yesterday pointing out that in the submission by the Petroleum Association for the Conservation of Environment (PACE), they highlighted a difference between the French and the English, this has been taken care of by the adjustment of number 6. We will be bringing forward an additional motion to amend the French text as it concerns safety mark. "Safety mark" is on the line 18 in the English version and safety mark is in lines 6 and 7 of the French version.

The Chairman: So you are withdrawing number 4?

Mr. Bockstael: We are withdrawing number 4 because it is being superseded by a new amendment.

The Chairman: Number 5 is that Bill C-18 be amended by striking out line 15 on page 2 and substituting. The reason for this is to make it clear that aircraft and vessels are not packagings, in response to a question raised by the CCPA.

• 1055

Is there a mover for the amendment?

Mr. Penner: I will move, Mr. Chairman, that Bill C-18 be amended by striking out line 15 on page 2 and substituting the following:

er or means of transport;

The Chairman: You have heard the motion to amend Bill C-18 at line 15. Shall I dispense? Is the amendment carried?

Amendment agreed to.

The Chairman: Now, 6. Is there a mover for the amendment?

Mr. Penner: Are we keeping this in the plural or matching the other—?

The Chairman: We have to get it on the table before we can deal with it.

Mr. Penner: I move that Bill C-18 be amended by striking out lines 22 and 23 on page 2 and substituting the following:

ous goods or containers, packaging, means of transport or facilities used in the handling.

The Chairman: It has been moved by Mr. Penner that Bill C-18 be amended. Shall I dispense? Any debate? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: The plural is quite proper here. It is just improper in another context. We are satisfied with it.

The Chairman: It does not seem that it has the same context as the previous amendment. Further debate?

Amendment agreed to.

Mr. Bockstael: Mr. Ellison claims that as a consequence of our dropping amendment number 4, dealing with it in number 6, he only wants to correct the French wording. Put the French in the plural, also. Is it automatic?

The Chairman: Well, we had better be sure.

Mr. Bockstael: The French version is automatically included with the passing of amendment No. 6, or was there a technical amendment to the French that is different from the

[Translation]

M. Bockstael: La modification 4 ne touche que la version française. Hier, M. Reid a rappelé la différence qu'avait notée dans son mémoire l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement (APCE), entre les libellés français et anglais du projet de loi. Il en est question dans la motion 6. Nous présenterons plus tard une motion modifiant le texte français sur l'indication de danger. L'indication de danger se trouve à la ligne 18 du texte anglais et aux lignes 6 et 7 du texte français.

Le président: Est-ce que vous retirez la motion 4?

M. Bockstael: Nous la retirons, car elle sera remplacée par une nouvelle modification.

Le président: La motion 5 propose que l'on modifie le Bill C-18 en remplaçant la ligne 3, à la page 2, par... Cette modification a pour but de préciser que les avions et navires ne sont pas considérés comme des emballages. Cela fait suite à une question soulevée par l'ACFPC.

Quelqu'un veut-il proposer la modification?

M. Penner: Je propose que l'on modifie le bill C-18 en remplaçant la ligne 3, à la page 2, par ce qui suit:

définition exclut les moyens de transport et les...

Le président: Vous avez tous entendu la motion. Est-ce que vous êtes prêts à l'adopter?

La modification est adoptée.

Le président: Passons maintenant à la motion 6. Quelqu'un veut-il proposer la modification?

M. Penner: Est-ce que nous la laissons au pluriel ou...

Le président: La modification doit être proposée avant que nous puissions en discuter.

M. Penner: Je propose que l'on modifie le bill C-18 en remplaçant la ligne 10, à la page 2, par ce qui suit:

neurs, emballages et moyens de transport, ainsi que sur les installations utilisées à leur égard.

Le président: M. Penner propose un amendement au bill C-18. Y a-t-il des interventions? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Le pluriel est tout à fait approprié. Il n'est pas justifié dans l'autre phrase. Nous sommes heureux de ce libellé.

Le président: Le contexte n'est pas le même que dans l'amendement précédent. Y a-t-il d'autres interventions?

La modification est adoptée.

M. Bockstael: M. Ellison affirme que, comme nous avons laissé tomber la modification 4 pour ne garder que la 6, il désire corriger le texte français. Le français doit également être au pluriel. Est-ce automatique?

Le président: Il est préférable de vérifier.

M. Bockstael: Lorsqu'on adopte la modification 6, est-ce que la version française est automatiquement adoptée, ou y a-t-il une modification différente pour le texte français? Dans

[Texte]

English? The French is a correction, but it is also an addition. Mr. Maltais would move the French version.

Mr. Ellison: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

I think we have to do this in two amendments. One amendment will correct the English side of the text as by amendment 6, and then a new amendment will totally replace the French. I was just trying to work this out with Mr. Maltais.

The Chairman: We are breaking new procedural ground here, I guess, because of the new method of writing the bills in the two official languages. Rather than take a chance, I think we had better be sure and move them both.

M. Maltais: Alors, je propose que le bill C-18 soit modifié en retranchant les lignes 5 à 13, à la page 2, et en les remplaçant . . . Est-ce que le nouveau texte est prêt?

Mr. Forrestall: We can come back to it when counsel is prepared, Mr. Chairman.

Mr. Bockstael: They will be ready at this point. He is just giving the man instructions . . .

• 1100

Le président: Monsieur Maltais.

M. Maltais: Très bien, nous reprenons au complet.

Je propose que le Bill C-18 soit modifié en retranchant les lignes 5 à 13, page 2 et en les remplaçant par ce qui suit:

«indication de danger» Toute information destinée à signaler les risques présentés par des marchandises dangereuses ou à conformité aux normes de sécurité, quels que soient sa forme et son support, à placer en évidence sur ces marchandises, leurs conteneurs, emballages et moyens de transport utilisés pendant leur manutention ou leur transport ou à l'occasion d'une demande de transport les concernant.

L'amendement est adopté.

The Chairman: Do we have a written copy of that amendment please? It is a combination of number 4 and number 6.

Amendment agreed to

Mr. Bockstael: The reference for number 7 is on page 2 in the English version, lines 26 to 28.

Mr. Penner: I move, Mr. Chairman, that Bill C-18 be amended by striking out lines 26 to 28 on page 2 and substituting the following therefor:

«safety requirements» means requirements for the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods, for the reporting of those activities, for the training of persons engaged in those activities and for the inspection of those activities;

The Chairman: Do you have an explanation for that, Mr. Bockstael?

Mr. Bockstael: By way of explanation, this is to meet the concerns expressed by the Grange Commission with respect to the training of personnel in inspection activities, and also the request of the ministers for the environment for the reporting

[Traduction]

le français il y a une correction et un ajout. M. Maltais va proposer un amendement au texte français.

M. Ellison: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

Je crois qu'il est préférable de proposer deux modifications. Une première corrigera le texte anglais et une seconde changera tout à fait le texte français. J'en discute présentement avec M. Maltais.

Le président: Nous créons des précédents, car c'est une toute nouvelle méthode de rédiger les projets de loi dans les deux langues officielles. Il vaut mieux ne rien risquer et adopter les modifications pour les deux versions.

Mr. Maltais: I move that Bill C-18 be amended by striking out lines 5 to 13, page 2, and substituting the following; is the new text ready?

M. Forrestall: Nous y reviendrons quand le conseiller juridique sera prêt, monsieur le président.

M. Bockstael: Tout est prêt, il donnait simplement quelques conseils . . .

The Chairman: Mr. Maltais.

Mr. Maltais: All right, I will say it again.

I move that Bill C-18 be amended by striking out lines 5 to 13, page 2, and substituting the following:

«indication de danger» Toute information destinée à signaler les risques présentés par des marchandises dangereuses ou à conformité aux normes de sécurité, quels que soient sa forme et son support, à placer en évidence sur ces marchandises, leurs conteneurs, emballages et moyens de transport utilisés pendant leur manutention ou leur transport ou à l'occasion d'une demande de transport les concernant.

The amendment is carried.

Le président: Avez-vous le texte écrit de cet amendement, s'il vous plaît? On a regroupé les motions 4 et 6.

L'amendement est adopté.

M. Bockstael: La motion 7 renvoie à la page 2 du texte français, lignes 42 à 44.

M. Penner: Monsieur le président, je propose que l'on modifie le Bill C-18 en remplaçant les lignes 42 à 44, à la page 2, par ce qui suit:

«règles de sécurité» règles régissant la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses, l'établissement de rapports à cet égard, la formation des personnes qui se livrent à ces activités et l'inspection de ces activités.

Le président: Pouvez-vous nous expliquer le pourquoi de cette modification, monsieur Bockstael?

M. Bockstael: Cette modification fait suite aux préoccupations exprimées par la Commission Grange à propos de la formation des personnes qui s'occupent de l'inspection. De plus, les ministres de l'Environnement ont demandé qu'on leur

[Text]

of loads of hazardous wastes after their arrival at disposal sites. The explanation was that an inspector would have to see the hazardous waste actually being dumped at its proper location instead of somewhere along the way or in a ditch somewhere.

The Chairman: Mr. Forrestall, do you still have a question?

Mr. Forrestall: My question is whether or not this is in response to the concerns of not only Mr. Justice Grange but of others, of the ministers.

Mr. Bockstael: Right. And the ministers of transport and of the environment.

Mr. Forrestall: That is the expression I want you to use.

Mr. Bockstael: I should add to that also the concerns of the provincial ministers of transport.

Amendment agreed to.

Mr. Bockstael: Amendment 8 refers to page 2, lines 30 to 32 in the English text.

Mr. Penner: I move that Bill C-18 be amended by striking out lines 30 to 32 on page 2 and substituting the following therefor:

ing the design, construction, equipping, functioning or performance of containers, packaging, means of transport or facilities used in the handling.

The Chairman: Do you want to give an explanation, Mr. Bockstael?

Mr. Bockstael: If you desire it.

The Chairman: Yes.

Mr. Bockstael: It is the same. It is to meet the concerns of the minister and the ministers of transport in reference to the interim report by Justice Grange respecting the equipping of certain rail cars with special features, and the concern of the ministers of the environment regarding facilities for the receipt of hazardous wastes.

Amendment agreed to.

• 1105

The Chairman: Amendment number 9.

Mr. Bockstael: Amendment number 9 is a motion to align the French text with the English. It is on page 2, lines 39 to 41.

The Chairman: Is there a mover?

Mr. Maltais.

M. Maltais: Je propose que la version française de l'article 2 du bill C-18 soit modifiée en retranchant les lignes 39 à 41, page 2, et en les remplaçant par ce qui suit:

moyens de transport utilisés en vue de la manutention et du transport des marchandises dangereuses ou à l'occasion d'une demande de ce transport.

L'amendement est adopté.

L'article 2 tel qu'amendé est adopté.

[Translation]

fasse rapport de l'arrivée des chargements de déchets dangereux aux lieux de stockage. Ainsi, un inspecteur verrait de ses yeux les déchets déversés aux lieux dits et non quelque part en route ou dans un fossé, n'importe où.

Le président: Monsieur Forrestall, vous voulez poser une question?

M. Forrestall: C'est amendement fait-il suite aux préoccupations du juge Grange et des ministres?

M. Bockstael: Oui. Il y a aussi les ministres des Transports et de l'Environnement.

M. Forrestall: Je veux que vous le disiez au long.

M. Bockstael: Alors j'ajoute les ministres des Transports des provinces.

L'amendement est adopté.

M. Bockstael: La motion 8 vous renvoie à la page 2, lignes 37 et 38 du texte français.

M. Penner: Je propose que l'on modifie le bill C-18 en remplaçant les lignes 37 et 38, à la page 2, par ce qui suit:

caractéristiques, la réalisation, l'équipement et l'utilisation des conteneurs, des emballages, des installations et des

Le président: Vous voulez nous expliquer la raison de cette modification, monsieur Bockstael?

M. Bockstael: Si vous voulez.

Le président: Oui.

M. Bockstael: La raison est la même que la précédente. Cela répond aux préoccupations du ministre et des ministres des Transports après la lecture du rapport intérimaire du juge Grange à propos de l'équipement particulier de certains wagons. Les ministres de l'Environnement se sont également inquiétés des installations prévues pour recevoir les déchets dangereux.

La modification est adoptée.

Le président: L'amendement numéro 9.

M. Bockstael: L'amendement numéro 9 vise à modifier le texte français pour qu'il se conforme au texte anglais. C'est à la page 2, lignes 39 à 41.

Le président: Qui propose la motion?

Monsieur Maltais.

Mr. Maltais: I move that the french version of Clause 2 of Bill C-18 be amended by striking out lines 39 to 41 on page 2 thereof and by substituting the following therefor:

moyens de transport utilisés en vue de la manutention et du transport des marchandises dangereuses ou à l'occasion d'une demande de ce transport.

Amendment agreed to.

Clause 2, as amended, agreed to.

[Texte]

The Chairman: Any further explanation required? Any debate? Ready for the question?

An hon. Member: Yes.

Amendment agreed to.

Clause 2 as amended agreed to.

The Chairman: I call Clause 3.

Mr. Bockstael: We have amendment number 10 affecting Clause 3 on line 22 of page 3...

The Chairman: Mr. Bockstael, could I ask you to wait for one moment...

Mr. Bockstael: Right.

The Chairman:... because we have other amendments and I have to determine where they should go. The difficulty arises because Mr. Benjamin's amendment would come before the one you were mentioning.

Mr. Forrestall: Mine comes before it, as well.

The Chairman: On what line is yours?

Mr. Forrestall: Mine would be to add a new paragraph (3)(d), which then becomes a new line 22.

The Chairman: All right. Now, I have to determine whether Mr. Benjamin's amendment would come first, because it would come in at line 19. Mr. Benjamin, would you like to move your amendment now?

Mr. Benjamin: Yes, Mr. Chairman. I move that Bill C-18, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be amended in Clause 3 by deleting lines 19 to 21 on page 3. It would also mean, Mr. Chairman, taking the word "or" out of line 18—the last word in line 18—and moving it up to...

The Chairman: Would you write that down and give it to us, Mr. Benjamin, please?

Mr. Benjamin: Yes, all right. But if I may give an explanation, Mr. Chairman...

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: I will read it again: that Clause 3 by (a) deleting line 14 and substituting the following therefor: "... such application by the regulations; or"; and (b), deleting lines 18 to 21 and substituting the following therefor: "... his sole direction or control."

The Chairman: Mr. Benjamin, could we have that in writing, please, because I have not been able to follow, to determine whether or not the amendment is in order.

Mr. Benjamin: Yes, if you can read this scribble.

The Chairman: Thank you.

I see: "Deleting line 14 and substituting the following therefor: "... such application by the regulations; or"; and deleting lines 18 to 21 and substituting the following therefor: "... his sole direction or control".

Mr. Benjamin: Mr. Chairman...

[Traduction]

Le président: Vous faut-il d'autres explications? Voulez-vous en discuter? Êtes-vous prêts à passer au vote?

Une voix: Oui.

L'amendement est adopté.

L'article 2, tel qu'amendé, est adopté.

Le président: L'article 3.

M. Bockstael: L'amendement numéro 10 modifie l'article 3 à la ligne 22 de la page 3...

Le président: Monsieur Bockstael, puis-je vous demander d'attendre un instant...

M. Bockstael: Très bien.

Le président:... car nous avons d'autres amendements et je dois décider où les insérer. La difficulté se pose parce que l'amendement de M. Benjamin devrait s'insérer avant celui dont vous parlez.

M. Forrestall: Le mien vient avant aussi.

Le président: A quelle ligne se trouve le vôtre?

M. Forrestall: Le mien ajouterait un nouvel alinéa (3)(d) qui serait ensuite suivi d'une nouvelle ligne 22.

Le président: Très bien. Maintenant je dois décider si l'amendement de M. Benjamin doit s'insérer avant puisqu'il porte sur la ligne 19. Monsieur Benjamin, voulez-vous proposer votre amendement maintenant?

M. Benjamin: Oui, monsieur le président. Je propose que l'on modifie l'article 3 du bill C-18, loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, en retranchant les lignes 19 à 21, page 3. Il faudrait également, monsieur le président, retirer le mot «or» à la ligne 18, c'est le dernier mot de la ligne 18, pour le replacer à...

Le président: Voulez-vous nous écrire tout cela et nous le donner, monsieur Benjamin, s'il vous plaît?

M. Benjamin: Oui, très bien. Toutefois, si vous me permettez de donner une explication, monsieur le président...

Le président: Oui.

M. Benjamin: Je vais relire mon amendement: Que l'on modifie l'article 3 en ajoutant à la fin de la ligne 16 le mot «ou»; et en rayant les lignes 20, 21 et 22.

Le président: Monsieur Benjamin, voulez-vous me donner cela par écrit, s'il vous plaît, car je n'arrive pas à suivre et je ne suis donc pas en mesure de vous dire si votre amendement est recevable.

M. Benjamin: Oui, si vous arrivez à lire mon gribouillage.

Le président: Merci.

Je comprends: Ajoutez à la fin de la ligne 16 le mot «ou» et rayer les lignes 20, 21 et 22.

M. Benjamin: Monsieur le président...

[Text]

An hon. Member: Why do we jump from 14 to . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if I may explain, all that does is delete the word "or" in line 18, the last word in line 18 and moves it up to follow the word "regulations" in line 14. That is all it does; it just moves the word "or" from line 18 to line 14. The effect is to delete Clause 3.(3)(c).

The Chairman: And substitutes "therefore" . . .

Mr. Benjamin: No, my amendment deletes lines 19 to 21.

The Chairman: Could you read it then, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: You have my only copy.

The Chairman:

(a) to the extent that it is exempted from such application by the regulations; or

(b) under the sole direction or control of the Minister of National Defence or deemed under the regulations to be under his sole direction or control.

And that deletes Clause 3(3)(c).

Mr. Benjamin: Right. If I may explain further, Mr. Chairman, the amendment would remove the possibility of the minister or a person appointed by him issuing a permit exempting certain movements from the application of the bill. The reason we are moving it is that the Canadian Environmental Law Association in their brief to the committee said the following:

Section 3(3) provides for three exceptions to the application of the Act. These are (a) exemptions provided for in the regulations (b) transportation of dangerous goods under the sole direction or control of the Minister of National Defence and (c) transportation of dangerous goods for which the Minister or a person designated by the Minister issues a permit in accordance with the regulations.

The Canadian Environmental Law Association says:

It appears that this section is to be read in conjunction with a new section 27 which appears in the "Administration" section. This latter section provides for permits to be issued authorizing the transportation of dangerous goods "in a manner that does not comply with the Act and the regulations where the Minister or his designate is satisfied that a level of safety at least equivalent to that provided by compliance with the Act and regulations."

The Canadian Environmental Law Association then went on to say:

We would submit that this section and section 3(3)(c) should be deleted. We can see no reason why the regulations can not be comprehensive in themselves.

So I am moving that amendment as a result of the submission of the Canadian Environmental Law Association, Mr. Chairman.

[Translation]

Une voix: Pourquoi sauter de 16 à . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, si vous me permettez d'expliquer, mon amendement ne fait qu'ajouter le mot «ou» à la fin de la ligne 16 après le mot règlements. C'est tout, c'est simplement pour ajouter le mot «ou». On se trouve ainsi à rayer le paragraphe c) de l'alinéa 3 de l'article 3.

Le président: Et à ajouter «y affèrent» . . .

M. Benjamin: Non, mon amendement retranche les lignes 20 à 22.

Le président: Pourriez-vous le relire alors, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Vous avez mon seul exemplaire.

Le président:

a) sont exclus de son application par ses règlements; ou

b) sont sous la seule responsabilité, de fait ou présumée en vertu des règlements, du ministre de la Défense nationale.

Ce qui retranche le paragraphe c) de l'alinéa 3 de l'article 3.

M. Benjamin: En effet. Puis-je donner de plus amples explications, monsieur le président. L'amendement empêcherait le ministre ou toute personne nommée par lui de délivrer un permis exemptant certains déplacements des dispositions du projet de loi. Si nous proposons l'amendement, c'est que la Canadian Environmental Law Association (association canadienne du droit sur l'environnement) dans son mémoire au Comité déclare:

L'article 3(3) prévoit trois exceptions à l'application de la loi. Il s'agit de a) les exemptions prévues par les règlements; b) le transport des marchandises dangereuses sous la seule responsabilité, de fait ou présumée, du ministre de la Défense nationale; et c) le transport des marchandises dangereuses qui font l'objet d'un permis délivré en vertu des règlements par le ministre ou une personne qu'il désigne.

L'Association déclare:

Il semblerait qu'il faille lire cet article conjointement avec le nouvel article 27 qui se trouve au chapitre de la «gestion». Ce chapitre prévoit la délivrance de permis autorisant le transport des marchandises dangereuses «d'une manière qui n'est pas conforme à la présente loi ou aux règlements, mais qui, le ministre ou son agent désigné en sont convaincus, fournit un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qu'assure l'observation de la présente loi et de ses règlements.»

L'Association disait plus loin:

Nous proposons que soit rayé cet article ainsi que l'article 3(3)c). Nous ne voyons aucune raison pour que les règlements ne soient pas exhaustifs.

Je propose donc cet amendement à la suite du point de vue exprimé par l'Association canadienne du droit sur l'environnement, monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: It has been moved then by Mr. Benjamin that Bill C-18 be amended at Clause 3. Shall I dispense? Is there any debate?

Mr. Forrestall: Can we have comment?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. The purpose of Clause 3(3)(c) is to enable us under rather strange circumstances to permit somebody to do something that would otherwise normally cause an infraction. The type of thing that we have in mind might be that under normal transport circumstances there would be limitations on the quantity of certain types of materials that might be flown, even in a cargo only type of aircraft, but due to some kind of national emergency it may be necessary to issue a permit which would state controlled, alternative conditions that would permit that carriage to take place without jeopardizing the carrier with an infraction under Clause 4. We can think, for example, of the urgent movement of pesticides in the case of, say, a locust infestation somewhere, or there may be some type of mining disaster where huge quantities of emergency relief equipment that would normally be allowed to be transported only under limited circumstances should be rushed in. For these reasons, we did wish to retain the opportunity of issuing a permit that would say, "You may do it on this one occasion, or with respect to this one emergency circumstance as long as you take the following precautions", and the way, the carrier does not entertain a liability of committing an offence.

• 1115

Clause 27 deals with another matter. It recognizes standards which may be equivalent but differently expressed to our own. Incidentally, the special permit situation is one which is used under some current regulatory regimes where the detailed manner of achieving something is in fact specified and the regulations are not keeping up with technology, but we hope to avoid that problem by re-drafting the regulations. In this case, there does seem to be a need for this type of operation if we are going to allow certain things to happen when they are necessary for them to happen.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: To cover an emergency such as Mr. Ellison has mentioned or if someone does not like a regulation because of the possibility of an emergency situation, then surely the regulation should be changed rather than this exemption provision. It seems to me that it is quicker to change regulations—maybe not always but it can be a lot quicker if the regulations provide for . . . why have it in the law? You know, it is like trying to get a law amended around here—years.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I think, Mr. Benjamin, you have made the point yourself. Mr. Ellison gave an example of where the technology and the manufacturers have come out with a new set of criteria to handle their goods. If this set of regulations is at variance with our own regulations, to make them acceptable because there will not be a sitting of a committee or the House is not in session and they want to have

[Traduction]

Le président: Il est donc proposé par M. Benjamin que l'article 3 du Bill C-18 soit modifié. Pouvons-nous continuer? Y a-t-il débat?

M. Forrestall: Pouvons-nous savoir ce qu'en pense le ministère?

Le président: M. Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. L'article 3(3)(c) vise à nous autoriser, dans des circonstances assez exceptionnelles, à permettre à quelqu'un de faire quelque chose qui normalement constituerait une infraction. Par exemple, dans des circonstances normales de transport, la quantité de certains types de marchandises est limitée, même lorsqu'il s'agit d'un avion cargo, mais à la suite d'une urgence nationale, il pourrait être nécessaire de délivrer un permis qui prévoit un contrôle différent permettant le transport sans que le transporteur risque de commettre une infraction en vertu de l'article 4. Par exemple, il pourrait être nécessaire d'expédier de toute urgence des insecticides en cas d'infestation de sauterelles, ou, en cas d'accident, d'énormes quantités d'équipement de secours qui feraient normalement l'objet de restrictions. C'est pourquoi nous voulions rester libres d'émettre des permis spéciaux autorisant un transporteur à le faire dans une situation d'urgence, du moment qu'il prend certaines précautions, sans risquer de commettre une infraction.

L'article 27 porte sur un autre sujet. Il admet l'existence de normes comparables aux nôtres, mais exprimées différemment. Soit dit en passant, on peut déjà émettre des permis spéciaux en vertu de règlements actuels lorsque la procédure à suivre est expliquée en détail et lorsque les règlements accusent un retard sur la technologie, mais nous espérons éviter ce problème en révisant les règlements. De toute façon, c'est essentiel pour que nous puissions permettre certaines activités en cas de nécessité pressante.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Pour prévoir les urgences comme celles mentionnées par M. Ellison ou contourner un règlement ne s'adaptant pas aux situations d'urgence, on devrait modifier le règlement plutôt que d'inclure une telle exemption. Il me semble qu'il est bien moins compliqué de modifier le règlement, peut-être pas toujours, mais pourquoi l'inclure dans la loi? Cela peut prendre des années pour arriver à faire modifier une loi.

M. Bockstael: Monsieur le président, monsieur Benjamin, je crois que vous en avez vous-même démontré l'utilité. M. Ellison a cité un exemple où la technologie a permis aux fabricants d'élaborer de nouveaux critères pour la manutention des marchandises. Toutefois, ces critères ne sont pas conformes à nos propres règlements. S'ils veulent que les règlements soient modifiés en conséquence, alors qu'un comité ou que la

[Text]

the regulations amended to make them coincide—to justify that sort of thing, the minister should be in a position to say, I acknowledge that the latest set of regulations devised by the manufacturers or other international transporters of the particular item and since this item is coming into Canada or being transported from Montreal to Vancouver, I have to give an okay. Otherwise, you are locked in with the administration's inability to say no, we cannot give you a permit.

I am interpreting what Mr. Ellison was trying to say, that under those circumstances there has to be someone with the authority or the power to say yes, a permit can be issued. It certainly would be a very exceptional case but the rule, and they advocate retaining the Clause 3(3)(c).

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. On the basis of some special permit activities, there may well be a later consequential, well-thought-out change to the regulations, but normally the regulations have to be gazetted, ample time given for the opportunity to have debate on them and then gazetted a second time. Now, that is not sufficiently quick for us to respond to a request for somebody to take explosives in an aircraft and throw them out of a window over a forest fire in the hope of taking away the atmosphere and in fact snuffing out the forest fire, which is a technique which is used from time to time. But that is only done under a special permit, where the minister is quite satisfied that the person doing it knows the risks and knows how to do it in a safe manner.

• 1120

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I am still not convinced, Mr. Chairman, but I put this forward only because of what the Canadian Environmental Law Association had to say. Again, I am not hung up on it; I am no lawyer. If the minister and his officials are satisfied that... Let me put it this way. In the event of such an emergency or rare occasion that the permit is issued, the same handling and transporting and everything that is in the law still has to apply for that special permit. You are not going to absolve them of risk taking and so forth.

The Chairman: Mr. Ellison, do you want to comment on that?

Mr. Ellison: Yes, Mr. Chairman. Normally a special permit would provide an exemption for only perhaps one or two components of the over-all regulatory picture. For example, the documentation may not be exempted, but there may just be a particular technique that has to be followed or a particular method that has to be followed, and the permit would say that you are exempted only to this extent and provided you do the following. So in effect it is an emergency prescription of things that we would not normally tolerate.

The Chairman: Okay. We have a technical difficulty as one of our members has not been substituted on the committee. Therefore, may I suggest we take a two or three minute break. Some of us may be able to use it anyway. I would ask the other members to stick around.

[Translation]

Chambre ne siège pas, il faut que le ministre soit en mesure d'autoriser l'importation au Canada ou le transport de Montréal à Vancouver, par exemple, de marchandises, conformément aux critères récemment établis par les fabricants ou d'autres transporteurs internationaux. Autrement, nous nous trouvons dans l'impossibilité, du point de vue administratif, d'émettre un permis.

Je crois donc que M. Ellison voulait dire que dans ces circonstances, quelqu'un devrait avoir le pouvoir d'autoriser l'émission de permis. Ce serait certainement l'exception et non la règle, et l'on propose le maintien de l'article 3(3)c).

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. L'émission de certains permis spéciaux peut donner lieu par la suite à une modification des règlements, mais ceux-ci doivent paraître dans la Gazette, faire l'objet d'un débat et être publiés à nouveau dans la Gazette. Cela ne nous permet pas d'agir rapidement lorsque quelqu'un nous demande de transporter des explosifs par avion en vue de les lâcher au-dessus d'un incendie de forêt pour l'éteindre en provoquant une succion d'air, technique qui a déjà été utilisée. Cela ne peut cependant se faire qu'en vertu d'un permis spécial, lorsque le ministre est convaincu que la personne qui s'en occupe est bien consciente des risques et dispose de la compétence nécessaire pour agir de manière tout à fait sûre.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je ne suis toujours pas convaincu, monsieur le président, mais je dois en parler à la suite des déclarations de l'Association canadienne sur le droit de l'environnement. Cela dit, je ne suis pas avocat et, si le ministre et ses collaborateurs sont convaincus... J'essaierai de m'exprimer autrement. Au cas où le permis est accordé, c'est-à-dire dans une situation d'extrême urgence, les mêmes dispositions de la loi concernant la manutention et le transport s'appliqueront, n'est-ce pas? Vous n'allez pas les décharger de toutes responsabilités pour les risques qu'ils ont pris?

Le président: Monsieur Ellison, voudriez-vous répondre?

M. Ellison: Oui, monsieur le président. En règle générale, le permis spécial accordera une exemption pour peut-être un ou deux éléments des dispositions réglementaires globales. Par exemple, il pourra ne pas y avoir d'exemption des dispositions relatives à la documentation, mais il pourra y avoir exemption du fait de l'application d'une technique tout à fait particulière. Il s'agit donc, en termes pratiques, d'une suspension extraordinaire de facteurs qui ne seraient normalement pas tolérés.

Le président: Très bien. Nous avons maintenant un problème technique, puisque l'un de nos membres n'a pas été remplacé au sein du Comité. Je vais donc vous proposer de faire une pause de 2 ou 3 minutes et de reprendre la séance ensuite. Je vous demanderai de ne pas vous éloigner.

[Texte]

• 1130

Order, please. We have so many amendments here we have lost your amendment, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have had further thoughts and discussions during our little break and I am prepared to withdraw my amendment to Clause 3 if we have unanimous consent.

The Chairman: Is there unanimous consent?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Benjamin: I am getting too soft and nice. I am only doing this so I can get that railway station in Regina.

The Chairman: Now we have an amendment by Mr. Forrestall to add a new section at line 21 which would then become line 22. Would you like to move your amendment, Mr. Forrestall?

• 1135

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I would move a new 17.(2) Clause which would read:

The duty to report does not apply if the discharge, emission or escape occurs within a manufacturing or storage facility unless the dangerous goods are in or on a means of transport for shipment beyond the manufacturing or storage facility."

This would entail as well, Mr. Chairman, the renumbering of present subclauses (2), (3), (4) and (5) which would become (3), (4), (5) and (6).

The Chairman: Just a minute. Mr. Forrestall.

An hon. Member: Where are you.

Mr. Forrestall: Well, I am at . . .

The Chairman: Subclause (3).

Mr. Forrestall: No, no, I am sorry, I am ahead of myself, I am way over in seventeen.

Mr. Bockstael: Clause seventeen, on page 13.

Mr. Forrestall: Strike the last two or three minutes. Mr. Chairman, I think that what we are doing is because there are so many concepts involved in the definitions that, as I had indicated to committee earlier, I just simply wanted it clearly understood in the act to be specific on the point. My first amendment would be a new clause 3.(3)(d) to read:

Within a manufacturing or storage facility unless the dangerous goods are in or on a means of transport for the purpose of shipment beyond the manufacturing or storage facility.

The one I had given to you before is consistent with that will come at a later stage. The purpose of it goes back to our earlier discussion and there is no need to repeat them. It simply attempts to use the application section to overcome what in my mind remains a bit of a mystery yet under the definition section and attempts to make clear where the thought of transport begins.

The Chairman: Moved by Mr. Forrestall that Bill C-18 be amended at Clause 3 by adding after Clause 3.(3)(c) a new subclause . . .

[Traduction]

A l'ordre, s'il vous plaît. Il y a tellement d'amendements ici que nous avons égaré le vôtre, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'y ai réfléchi et j'en ai discuté pendant la pause et je suis disposé à retirer mon amendement à l'article 3 si nous avons le consentement unanime.

Le président: Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

M. Benjamin: Je m'assagis. Je le fais uniquement pour obtenir cette gare de chemin de fer à Regina.

Le président: Nous avons maintenant un amendement de M. Forrestall en vue d'ajouter un nouvel article à la ligne 21, qui deviendrait alors la ligne 22. Voulez-vous proposer votre amendement, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Monsieur le président, je propose d'ajouter un nouvel alinéa 2 à l'article 17 qui se lirait comme suit:

«L'obligation de faire rapport ne s'applique pas si cette émission, fuite ou perte se produit dans un établissement de fabrication ou d'entreposage à moins que les marchandises dangereuses ne soient en train d'être transportées au-delà de cet établissement.»

Avec cet amendement, les alinéas actuels (2), (3), (4) et (5) deviendraient (3), (4), (5) et (6).

Le président: Un instant, monsieur Forrestall.

Une voix: Où en êtes-vous?

M. Forrestall: Eh bien, à . . .

Le président: L'alinéa (3).

M. Forrestall: Non, excusez-moi, j'ai fait erreur, il s'agit de l'article 17.

M. Bockstael: L'article 17, à la page 13.

M. Forrestall: Oubliez ce que je viens de dire. Monsieur le président, nous proposons cet amendement pour que les nombreuses définitions du projet de loi, comme je l'ai dit plus tôt, soient plus précises. Je propose donc d'ajouter un nouvel article 3(3)(d) qui se lirait comme suit:

A l'intérieur d'un établissement de fabrication ou d'entreposage, à moins que les marchandises dangereuses ne soient en train d'être transportées au-delà de cet établissement.

L'amendement que je vous ai lu auparavant est comparable à celui-ci et nous le présenterons plus tard. Cet amendement découle de ce que nous disions plus tôt et il est inutile de répéter nos arguments. On veut simplement se servir de la disposition ayant trait à l'application pour apporter un éclaircissement aux définitions et préciser ce qui constitue le transport.

Le président: M. Forrestall propose que l'article 3 du Bill C-18 soit modifié en ajoutant après l'article 3(3)(c) un nouvel alinéa . . .

[Text]

Mr. Ellis: I suggest that if we do that, and I have not spoken to my colleague about it, we might perhaps look at making his addition (c) and moving that regarding the Minister down to (d) as a better way of drafting.

The Chairman: Yes, it is possible to re-draft. In other words, the amendment moved by Mr. Forrestall would become Clause 3.(3)(c) at line 19, and Clause 3.(3)(c) would become Clause 3.(3)(d). Okay, can we just withdraw that then and insert a new Clause 3.(3)(c) and Clause 3.(3)(c) is re-lettered Clause 3.(3)(d). Is there unanimous consent to withdraw the first one?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Moved by Mr. Forrestall that new Clause 3.(3)(c) be added which he has already read. And that Clause 3.(3)(c) be re-lettered to read Clause 3.(3)(d).

Mr. Ellison would like to comment on it, but he would like a second to read the amendment.

I must say that on the sixth anniversary of my election to Parliament I am getting an immersion lesson in procedure.

• 1140

Mr. McDermid: Happy anniversary. You say it is your sixth anniversary?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I can see an immediate problem with this because part of the impact of the regulations is on the actual loading and unloading activity and this motion states that "are in or on a means of transport" which implies that the loading has already taken place. And part of the safety requirements concern the method of loading, which may be pumping something into a tank car or tank truck, the quantity that is in there, of course, after the loading, and indeed even the placement of dangerous goods within a means of transport—you do not put explosives next to flammable materials, for example. So that is an immediate problem that I foresee after this.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I appreciate Mr. Ellison's comments. As with other members of the committee, I am still concerned. It still seems to me to be vague where transport in fact begins. What I am attempting to do here is I suppose simply to respond to the CMA's concern that we in fact get ourselves caught up in confusion between what in fact is manufacturing and a competent process or part or procedure with respect to a manufacturing process and confuse that with transport as it is pertinent to this act.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, I am wondering if the definition in the bill of handling does not really take care of this, because the problem that Mr. Ellison describes has to do with the fact that the tentative bill is to apply to not only once dangerous commodities are on or in the means of transport but is intended to apply to the handling for this, which means loading or putting into the tank, and it seems to us that with that definition of handling the matter is provided for.

[Translation]

M. Ellis: Je n'en ai pas encore parlé à mon collègue, mais il vaudrait peut-être mieux, par souci d'une meilleure rédaction, que cet amendement soit l'alinéa (c) et que celui ayant trait au ministre devienne l'alinéa (d).

Le président: Oui, il est possible de changer le libellé. Autrement dit, l'amendement proposé par M. Forrestall deviendrait l'article 3(3)(c) à la ligne 20, et l'alinéa (c) deviendrait l'alinéa (d). Retirons donc l'amendement précédent et ajoutons un nouvel alinéa (c) et faisons de l'alinéa (c) actuel, l'alinéa (d). Y a-t-il consentement unanime en vue du retrait du premier amendement?

Des voix: D'accord.

Le président: M. Forrestall propose donc qu'on ajoute un nouvel alinéa 3(3)(c) et que l'alinéa 3(3)(c) actuel devienne l'alinéa 3(3)(d).

M. Ellison voudrait faire une observation, mais il aimerait prendre le temps de lire l'amendement.

Je dois dire que le sixième anniversaire de mon élection me réservait un véritable cours d'immersion en procédure.

M. McDermid: Joyeux anniversaire, c'est le sixième, vous dites?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Monsieur le président, certaines difficultés se poseraient immédiatement car les règlements visent en partie le chargement et le déchargement alors que cette motion fait allusion au transport, ce qui veut dire que le chargement a déjà eu lieu. Les exigences relatives à la sécurité touchent en partie les méthodes de chargement, comme le pompage dans un camion-citerne, la quantité qui s'y trouve après le chargement et même la disposition des marchandises dangereuses sur un moyen de transport, car on ne doit pas placer des explosifs à côté de matières inflammables par exemple. Cet amendement pourrait donc poser ce genre de problème.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je comprends les observations de M. Ellison, mais comme d'autres membres du Comité, j'estime que la définition de transport est toujours aussi vague. Je cherche simplement à dissiper les préoccupations de l'AMC à cet égard. En effet, il ne faudrait pas qu'il y ait confusion entre ce qui constitue un processus ou une procédure de fabrication et une activité de transport aux termes de la loi.

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, la définition de «manutention» dans le projet de loi suffit car M. Ellison nous signale que le projet de loi doit s'appliquer non seulement aux marchandises dangereuses chargées sur un moyen de transport, mais également à la manutention de ces marchandises, ce qui signifie le chargement. Il me semble que c'est prévu dans la définition de manutention.

[Texte]

Mr. Forrestall: We could use the procedure, Mr. Chairman, that Mr. Turner uses quite effectively, I think, to make the point. At the steel plant in Hamilton, when you are transporting molten steel and where there are maybe, in the control sense, dozens, maybe even hundreds of spills, that in fact the reality of spills or emissions or leakage is foreseen and controlled by in-plant manuals which are prepared presumably on the basis of certain standards set down by not only provincial jurisdictions but municipal and federal as well. I suppose the question begs itself. I do not know where it begins. And there is an uncertainty in the minds of manufacturing groups in Canada that this act, intentionally or otherwise, might very well be importing into the manufacturing process the movement that is involved, the processing or manufacturing, because in every respect it deals with handling, in every respect it deals with virtually all of the definitions, as we have gone through them. Is there any way around this dilemma, because it still exists?

The Chairman: Mr. Charron wishes to comment.

Mr. Charron: I am not sure that it could be prescribed to the satisfaction of everyone who might be involved. It seems to me that if you consider handling as not just as handling but that it is handling for transportation it would mean that handling was not for transportation, that the handling of molten steel within the plant was not for transportation in any kind of an immediate way, but the loading of a dangerous commodity, the handling of the package for the purpose of transportation, storage for the purpose of transportation, then becomes handling for transportation, because if we prescribe that it applies only where the dangerous goods are in or on a means of transport then we have left out a part which it seems to me is important not to leave out.

The Chairman: Mr. Shaffer, did you wish to comment on that?

Mr. Shaffer: I believe Mr. Ellis has a comment.

The Chairman: Mr. Ellis has a comment.

Mr. Ellis: My comment is that in fact when we go back to motion 3 we have gone considerably further by adding in the word "following". Actually, we are now into the loading, and obviously the unloading, which has nothing to do with transport at this point in time. Obviously, you unload it to use in the manufacturing or some other process. You do not unload it for transport; you load it for transport. You unload it for use. Actually, in motion 3 you have gone further in following it.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, but you are actually unloading it from a means of transport, which is quite different from, if I may use the French, *la manutention* within a plant; that is a number of steps removed from transport. It certainly is our view, and I think the lawyers would bear us out, that the interpretation of this provision of this bill in that respect should not be for the kinds of problems that would question a handling action several steps removed from transportation as being subject to the provisions of this bill.

The Chairman: Mr. Forrestall.

[Traduction]

M. Forrestall: Nous pourrions faire comme M. Turner, monsieur le président, pour illustrer ce que nous voulons dire. Dans l'acierie d'Hamilton, on transporte de l'acier en fusion et il peut y avoir des douzaines et peut-être même des centaines de déversements. Toutefois, cette éventualité est prévue et contrôlée par des manuels internes rédigés en fonction de certaines normes établies non seulement par les juridictions provinciales, mais également aux niveaux municipal et fédéral. Je suppose qu'il est presque impossible de répondre à cette question. Les manufacturiers du Canada craignent que ce projet de loi, de façon délibérée ou non, vise également le mouvement de marchandises dans les établissements de fabrication eux-mêmes car il porte sur tous les aspects de la manutention selon les définitions que nous avons pu voir. Est-il possible de résoudre ce dilemme?

Le président: M. Charron veut faire une observation.

M. Charron: Je ne crois pas que l'on pourrait prescrire cela à la satisfaction de toutes les personnes intéressées. Si l'on considère que la manutention doit être définie comme la manutention en vue de transport, cela signifie que la manutention d'acier en fusion dans l'établissement ne se fait pas en vue du transport immédiat. Toutefois, le chargement d'une marchandise, la manutention du paquet en vue du transport, l'entreposage en vue du transport deviennent la manutention en vue du transport. Autrement, si nous stipulons que cela s'applique uniquement aux marchandises dangereuses qui sont transportées, on fait abstraction de certains aspects qu'il ne faut pas oublier.

Le président: Monsieur Shaffer, avez-vous une observation à faire?

M. Shaffer: Je crois que M. Ellis en a une.

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Pour en revenir à la motion, on est allé beaucoup plus loin en ajoutant le terme «suivant». En fait, il s'agit du chargement, et du déchargement, ce qui n'a rien à voir avec le transport. Il est évident que l'on décharge toujours une marchandise pour s'en servir dans le processus de fabrication ou autre. Le déchargement ne se fait pas en vue du transport, mais plutôt le chargement. En fait, on est allé encore plus loin à la motion 3.

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, en fait il y a vraiment déchargement d'un moyen de transport, ce qui est fort différent de la manutention dans un établissement. Dans ce cas, il y a plusieurs étapes à franchir avant que l'on arrive au transport lui-même. Nous sommes certainement d'avis, et je crois que les avocats en conviendraient, que l'interprétation de la présente disposition ne devrait pas servir à trancher la question de l'application de ce projet de loi à des activités de manutention bien au-delà de l'étape du transport lui-même.

Le président: Monsieur Forrestall.

[Text]

Mr. ForreSTALL: Mr. Chairman, it seems to me that you are moving a dangerous subject that has a purpose, a further use, in a further manufacturing process. I have understood and accept the need for the regulations to have some application at the end of the process. I want to be sure in my own mind of one simple thing, that we are not by this bill, or through anything in this bill, putting ourselves inside the plant gate for other than purposes of preparing for leading, loading, and at the other end, for purposes of unloading and motion to a further process or a further utilization of whatever the dangerous goods in fact may be, that at some clearly-defined point the proposed act begins and the proposed act ends. Other laws, other statutes, other regulations, other requirements, then are firmly and clearly in place, and at the other end are firmly and clearly in place. I do not want to be seen to be confusing transportation with manufacturing, and it seems to me to a degree we are intervening. Mr. Chairman, the purpose is that we not put manufacturers, that we not put industry, in a position of undue expense or difficulty beyond that which is already in place with respect to safety.

• 1150

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, I share Mr. ForreSTALL's concerns and my only problem is that I am not sure... Let me put it the other way. I think that we have to have a piece of legislation that provides for the best coverage in terms of the objective of this bill. Now, I think as a rule of thumb it is fair to say that bits and pieces of dangerous things being transported within the confines of a plant, or the property of a plant, generally would not fall under this act because there is existing provincial legislation. But take the case of a lumber or forestry operation where the company may have a railroad extending a great many miles within its property, or at least its concessions. It would seem to me that a province that shares the objectives of this legislation and is agreeable to having it applied to provincial endeavours would probably consider, in the agreement with the federal government under this act, giving some thought to having it apply to that kind of rather long distance transportation, although it is within, technically, the kind of thing that Mr. ForreSTALL is talking about.

I guess the point I am making is I am not sure how definitive we can be in the statute without in fact creating loopholes that might be regretted, and not only by the Parliament of Canada but by provincial legislatures and governments also.

The Chairman: Mr. Maltais.

M. Maltais: Mes remarques sont le prolongement de celles faites tout à l'heure par M. ForreSTALL et peut-être M. Charron.

Je pense que dans ce projet de loi-là, le transport peut avoir trois modalités... Nous avons la fabrication, la manutention et le transport en lui-même. Mais la loi comme telle s'applique strictement au transport; de sorte que la question de manutention tombe, je pense, sous le coût de lois provinciales. Ce que l'on essaie de déterminer dans le loi, c'est le moment entre le chargement complété à un endroit donné et le point de

[Translation]

M. ForreSTALL: Monsieur le président, il me semble que l'on transporte un produit dangereux qui doit être utilisé par la suite dans la fabrication. J'avais admis que le règlement devait s'appliquer à la fin du processus. Je veux simplement être bien sûr que ce projet de loi ne s'appliquera à aucune activité à l'intérieur de l'établissement lui-même sauf le chargement, d'une part, et d'autre part, le déchargement de ces marchandises vers une autre utilisation. Il faut que la portée du projet de loi soit bien définie. D'autres lois, d'autres règlements et d'autres exigences existent déjà pour les autres aspects. Je ne voudrais pas que l'on confonde transport et fabrication. Monsieur le président, je ne voudrais pas que les manufacturiers soient confrontés à des dépenses ou des difficultés indues venant s'ajouter aux mesures de sécurité, existantes.

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Je partage les préoccupations de M. ForreSTALL, monsieur le président, mais mon seul problème vient du fait que je ne suis pas certain de tout ce qui est en cause. Je veux dire par là que nous devons évidemment élaborer un projet de loi qui soit le mieux adapté possible aux objectifs qui ont été définis. Certes, en règle générale, il est tout à fait possible de transporter des petites quantités de matières dangereuses à l'intérieur d'une usine, chose qui ne tomberait pas normalement sous le coup de cette loi, du fait des lois provinciales existantes. Prenons cependant le cas d'une société d'exploitation forestière ou d'une scierie ayant une voie de chemin de fer parcourant ses concessions. Dans un tel cas, si une province partageait les objectifs de notre projet de loi, elle pourrait se mettre d'accord avec le gouvernement fédéral pour faire appliquer cette loi au transport effectué sur cette voie ferrée, même si ce genre de chose relève, sur un plan purement légal, de la situation mentionnée par M. ForreSTALL.

Ce que je veux dire, c'est que je ne suis pas certain que l'on puisse aller suffisamment loin, dans ce projet de loi, afin d'éviter des échappatoires que non seulement le Parlement fédéral mais également les assemblées législatives provinciales et gouvernements provinciaux pourraient regretter plus tard.

Le président: Monsieur Maltais.

Mr. Maltais: My comments will follow up on the statements made a while ago by Mr. ForreSTALL and maybe Mr. Charron.

I think there are three kinds of situations that should be considered. There is manufacturing, handling and transportation as such. However, this Act would apply to transportation and, therefore, handling would come under provincial legislation. What we are trying to determine in this Act is what happens between the time when the goods have been loaded at a given point and where they are unloaded later on. Do we agree on this or are there some differences of opinion?

[Texte]

débarquement suivant. Est-ce qu'on s'entend là-dessus ou y a-t-il d'autres nuances à apporter?

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, non, je crois que l'intention du bill est de dépasser la phase purement transport sur tout véhicule en mouvement. En fait, dans la définition de la manutention il s'agit de manutention en vue du transport, donc chargement, déchargement, etc. Ces actions-là seraient sujettes... à la loi.

M. Maltais: Dans une cour de triage, à ce moment-là, la loi s'applique si on a à faire un chargement... Mais ce que je veux savoir au niveau de la manutention, par exemple dans une usine privée, si vous êtes chez C.I.L. et que vous avez un chargement de dynamite à faire, est-ce que la loi, comme telle, s'applique aussi?

M. Charron: La manutention, monsieur le président, c'est ce qui est immédiatement relié au transport, et cela ne s'applique pas au point qui inquiète certains de vos collègues. La loi étant écrite comme elle l'est, est-ce qu'il est possible avec beaucoup de zèle de décider de l'appliquer à des processus de manutention qui sont relativement éloignés de la phase transport? Nous, nous croyons que non. En fait, nous croyons qu'étant donné la définition de la manutention que celle-ci se rattache assez directement au transport et qu'il serait très difficile pour un inspecteur, par exemple, d'appliquer la loi pour une manutention qui est à quatre ou cinq étapes du chargement.

Mr. Maltais: Okay.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: One further comment, and I hope it poses a question. At some time point in I think it is generally a desirable goal to reliaze the establishment of an independent commission of inquiry on transport accidents which fall within federal regulation and other jurisdictions over which there is some mutual capacity to deal. My concern is in part related to that. I know the concept of an independent commission of inquiry with some form of *a priori* right to determine, not inspection, but investigation—also, of course, involving the competency of inspectors—might well be frustrated, indeed rendered virtually impossible, if in fact we get ourselves so close to other jurisdictions that it would be difficult—I am thinking perhaps of the transportation of volatile fluids by pipeline it might render that difficult. I know it is hypothetical and of no concern, but in part my concern arises out of the negation of a useful concept still in the same general area.

Perhaps it does not imply a question, but at this time—Mr. Chairman, it is 12 o'clock. Some of us have some other commitments at 12, and there is a lean hungry look at the head table. I was being charitable. Perhaps I might then briefly ask for unanimous consent to withdraw the amendment and indicate at the same time that my concern continues over in-plant spills. We will have it dealt with so it will be part of the record when we come to Clause 17. So if you could seek unanimous consent...

[Traduction]

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: I think, Mr. Chairman, that the intent of the Act is to go further than the transportation process as such, on any moving vehicle. Indeed, in the definition of handling, we refer to handling related to transportation, which means loading, unloading, and so on. All these activities would come under the Act.

Mr. Maltais: So, the Act would apply to the activities going on in a marshalling yard. However, would the Act also apply to the handling activities going on in a private plant, that is to say, for example, at CIL, where some dynamite would have to be loaded?

Mr. Charron: Handling, Mr. Chairman, is considered directly connected to transportation and would therefore not apply to what seems to be of concern to some members. The question would be, taking the Act as it is drafted, could an excessively zealous official apply it to the handling activities not directly connected to the transportation process? as far as we are concerned, we do not believe so. Indeed, we believe that handling being defined as it is would have to be rather directly connected to the transportation process and that it would be very hard for an inspector, for instance, to apply the Act for handling activities carried out for four or five steps further from the act of loading.

M. Maltais: Très bien.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais faire une dernière remarque. J'estime qu'il sera souhaitable de créer une commission d'enquête indépendante sur les accidents de transport relevant des lois fédérales ou même des lois provinciales pour lesquelles il y aurait consentement mutuel. Je sais cependant que l'idée d'une commission d'enquête indépendante, ayant le droit *a priori* d'effectuer non pas seulement des inspections mais également des enquêtes, pourrait fort bien voir ses activités annihilées par l'existence d'autres juridictions. Je pense ici particulièrement au transport par pipe-line des liquides très volatiles. Je sais que c'est là une situation hypothétique et peu préoccupante, mais je m'inquiète cependant du risque d'annihilation d'une idée qui pourrait être quand même très utile sur un plan général.

Je n'ai peut-être pas de questions à poser là-dessus et je dois dire, monsieur le président, que certains d'entre nous, autour de cette table, ont des rendez-vous ou semblent être affamés puisqu'il est déjà midi. Peut-être pourrais-je donc brièvement demander le consentement unanime du Comité pour le retrait de l'amendement, tout en vous confirmant que je suis préoccupé au sujet des accidents qui peuvent se produire dans les usines. De toute façon, nous traiterons de cela lorsque nous en arriverons à l'article 17, ce qui signifie que le procès-verbal le mentionnera. Donc, si vous pouviez obtenir le consentement unanime...

[Text]

The Chairman: Is there unanimous consent for Mr. Forre-stall to withdraw his amendment?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The amendment is withdrawn.

May I propose we take a look at the other amendment of Clause 3 with the hope of disposing of Clause 3 before we adjourn for lunch?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: It is amendment 10 in the amendments proposed by the department.

Yes, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Amendment number 10 addresses itself to line 22 and lines 27 to 30 on page 3. I would ask the member from Cochrane to make the motion.

Mr. Penner: I would be glad to, Mr. Chairman. I move that Bill C-18 be amended by striking out line 22 on page 3 and substituting the following:

(4) This Act does not apply to any *handling offering for transport or* transporting and by

striking out lines 27 to 30 on page 3 and substituting the following:

(5) This Act does not apply to any *handling, offering for transport or* transporting of dangerous goods in bulk in vessels *within the meaning of the Canada Shipping Act.*

The Chairman: Could you give an explanation, Mr. Bockstael?

Mr. Bockstael: This revision is to make it clear that the primary legislation dealing with bulk dangerous goods in ships or vessels will be the Canada Shipping Act in all respects, including the handling and offering for transport—in response to industrial submissions, for example, by PACE, page 7. And technically it is to align Subclause 4 with Subclause 5.

We have, coincidental with the English version, the same corrections to the French version.

• 1200

The Chairman: Any debate on the amendment?

Mr. Benjamin: Just a question.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Is the ministry and the officials satisfied that the provisions in the Canada Shipping Act are as good or even better than what is in this bill, because if what is in the Canada Shipping Act is something less than what is in this bill then surely that is not good enough.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: The provisions of the Canada Shipping Act are substantially sufficient in our view. Mr. Ellison might want to say something why bulk shipment is excluded.

[Translation]

Le président: Y a-t-il consentement unanime pour que M. Forre-stall retire son amendement?

Des voix: D'accord.

Le président: L'amendement est retiré.

Puis-je vous proposer de passer maintenant à l'autre amendement concernant l'article 3, dans l'espoir d'en terminer avec cet article avant le déjeuner?

Des voix: D'accord.

Le président: Il s'agit de l'amendement numéro 10 de la liste soumise par le ministère.

Monsieur Bockstael?

M. Bockstael: L'amendement numéro 10 concerne les lignes 23 et 24 et 29 et 33 de la page 3. Je vais demander au député de Cochrane de proposer la motion.

M. Penner: Avec plaisir, monsieur le président. Je propose que le Bill C-18 soit modifié en retranchant les lignes 23 et 24, page 3, et en les remplaçant par ce qui suit:

(4) La présente loi ne s'applique pas aux demandes de transport ni aux opérations de manutention ou de transport d'hydrocarbures par . . .

et en retranchant les lignes 29 à 33, page 3, et en les remplaçant par ce qui suit:

(5) La présente loi ne s'applique pas aux demandes de transport ni aux opérations de manutention ou de transport de marchandises dangereuses en vrac par navire au sens de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le président: Pourriez-vous nous donner une explication, monsieur Bockstael?

M. Bockstael: L'objet de cet amendement est d'exprimer très clairement que la principale loi s'appliquant au transport de marchandises dangereuses en vrac par bateau sera la Loi sur la marine marchande du Canada. En outre, on précise que cette loi s'appliquera aux activités de manutention et de transport de ces marchandises dangereuses, conformément à ce que certaines entreprises privées avaient réclamé, telles que la société PACE. Avec cet amendement, il convient donc de faire correspondre les alinéas 4 et 5.

Je puis dire qu'il y a, dans la version anglaise, les mêmes modifications que dans la version française.

Le président: Y a-t-il des discussions sur l'amendement?

M. Benjamin: Je voudrais poser une question.

Le président: Je vous en prie, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Les représentants du ministère sont-ils convaincus que les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada sont aussi bonnes ou meilleures que celles de ce projet de loi? Je pose cette question car, si elles ne sont pas aussi bonnes, la situation ne saurait nous satisfaire.

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Selon nous, les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada sont généralement adéquates.

[Texte]

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Yes, thank you, Mr. Chairman. The bulk movement of these goods may involve so intrinsically the design or operation, manning of ships, that it is appropriate to deal with it under the Canada Shipping Act which deals with all other aspects of the marine mode. It responds to international maritime agreements that are specifically being introduced through IMCO for the bulk transport of these products. We thought, since this is a very special thing that relates only to one mode of transport, that the marine industry's suggestion that it be left there should, in fact, be acceded to.

Mr. Benjamin: This bridges the Canada Shipping Act then, the transporting of these bulk dangerous goods are covered. What about the handling, loading and unloading? Is that all covered in the Canada Shipping Act as well as it would be in this bill?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: We are advised that the regulations that can be promulgated under the Canada Shipping Act will deal with the handling and offering aspects.

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: Yes, I want to bring up at this point a matter that I raised at other proceedings and it follows on what Mr. Benjamin has just said about the adequacy of the Canada Shipping Act, or at last the way in which the requirements of the act are being enforced.

It is my understanding that the Canada Shipping Act specifies formal emergency training for licensed personnel, and it is further my understanding that this requirement has been waived in many cases. The consequences of that has been that a number of Canadian seamen have attained officer rank in recent years without the necessary marine emergency training, that the companies have endeavoured to fill the gap by offering some on-the-job instruction. The adequacy of that, I do not know. I asked that question at another hearing and did not get an answer because the witnesses were not the ones that could properly respond. I understand that the department is attempting to meet this need with additional marine emergency training centres. I do not know how far along they are or when they will be in place, but I do want to register now this concern. Perhaps a full and complete answer for my concern cannot be given at this time, but this was the proper moment to register it because, I think quite rightly Mr. Benjamin said, if we are allowing the Canada Shipping Act to take over from this proposed act, we have got to be sure that that one aspect of emergency marine training is adequately being looked after.

The Chairman: Does somebody wish to comment?

[Traduction]

M. Ellison voudra peut-être expliquer pourquoi le transport en vrac est exclu?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Le transport en vrac de ces marchandises peut concerner la conception et le contrôle même des bateaux, ce qui signifie que ces activités doivent logiquement relever de la Loi sur la marine marchande du Canada, puisque celle-ci traite de tous les autres aspects des transports par mer. Il s'agit en fait de respecter les accords maritimes internationaux appliqués par l'IMCO à l'égard du transport en vrac. Puisqu'il s'agit d'un type de transport tout à fait spécial, nous avons pensé qu'il convenait d'accéder aux demandes des transporteurs maritimes à ce sujet.

M. Benjamin: Donc, le transport en vrac des marchandises dangereuses relève des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada. Qu'en est-il de la manutention, c'est-à-dire du chargement et du déchargement? Est-ce que cela relève également de cette loi ou du projet qui nous est soumis aujourd'hui?

Le président: M. Ellison.

M. Ellison: On nous informe que les règlements pouvant être promulgués en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada s'appliqueront également aux opérations de manutention.

Le président: Monsieur Penner.

M. Penner: Je voudrais soulever maintenant un problème que j'avais déjà soulevé lors de séances antérieures, puisqu'il découle de ce que M. Benjamin vient de dire au sujet de la Loi sur la marine marchande du Canada. En fait, cela relève plutôt de la manière dont cette loi est appliquée.

Je crois comprendre que la loi sur la marine marchande du Canada exige qu'il y ait une formation spéciale pour permettre au personnel de la marine de faire face aux situations d'urgence mais que cette disposition a très souvent été ignorée. La conséquence en est qu'un certain nombre de marins canadiens ont obtenu le niveau d'officier, ces dernières années, sans avoir la formation nécessaire pour répondre aux situations d'urgence. De fait, les entreprises privées ont donc dû s'efforcer de remédier elles-mêmes à cette lacune, par une formation sur le tas. Quant à savoir si cette formation est adéquate, je ne saurais le dire. J'ai posé cette question lors d'une séance antérieure et je n'ai pas obtenu de réponse car nous n'avions pas alors les témoins qui auraient pu y répondre. Je crois comprendre que le ministère tente de faire face à ce problème en créant de nouveaux centres de formation à ce sujet mais je ne saurais dire si la situation actuelle est maintenant satisfaisante. Je tiens donc à exprimer cette préoccupation, peut-être ne vous sera-t-il pas possible de me répondre complètement, maintenant, mais je crois que le moment est opportun pour soulever ce problème car, comme l'a dit M. Benjamin, si nous accordons la priorité à la Loi sur la marine marchande du Canada par rapport au projet qui nous est soumis, nous devons être certains que cet aspect de la formation des officiers de marine est réglé de manière adéquate dans cette loi.

Le président: Quelqu'un veut-il répondre?

[Text]

Mr. Bockstael: Yes, I do. In response to Mr Penner's intervention, these people from the ministry are not in a position to answer that.

Mr. Penner: No, I appreciate that.

Mr. Bockstael: We could, at this afternoon's session, request that a representative from the Coast Guard reply that, but I might suggest that at a later meeting or a subsequent meeting of this committee we could ask for that kind of a witness to come forward when we are looking at aspects of the Canada Shipping Act other than this bill C-18, which is before us now. Would that meet your requirement?

• 1205

Mr. Penner: Yes, that would meet the requirement or perhaps the committee could have a written reply that could be tabled and all members could receive it so that we could know exactly what the situation is in this regard.

Mr. Bockstael: We will undertake to get you a written reply if that is what you want.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. The question raised by Mr. Penner is one of some great significance. It is interesting to talk about the absence of professional training for seamen and officers and engineers, men and women that serve on ships. The federal government has had a responsibility it has abdicated to a certain degree for a good many years probably because we do not have a highly active foreign fleet, we have left a lot of things to the owners and whatnot but it is rather interesting that no matter how much training in emergency procedures you give an individual, you never know how he will react until his ass is on fire.

I would like to see the subject matter suggested by Mr. Benjamin in terms of adequate training so that we might in conscience feel that the passing on of regulations here are adequate to pursue that under what is a very cherished position we find ourselves in now, and that is the right to travel under Vote 1 of estimates.

I would like this committee at some time to fully review the existing procedures, capabilities for training, particularly in emergency training of our coast guard schools, of the industry and union training centres, one of which is opening up just south of here on the St. Lawrence River, at Morrisburg, within a matter of weeks. I would like us at some point, Mr. Chairman, to prepare for the consideration of the House and of government our considered views on the existing level of training and what we might do to facilitate the type of training that Mr. Penner is expressing concern about.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before we come back for a later meeting, in the meantime if the ministry officials would

[Translation]

M. Bockstael: Oui, monsieur le président. Je dirai que les représentants ministériels que nous avons aujourd'hui ne sont pas en mesure de répondre à cette question.

M. Penner: Je m'en doutais.

M. Bockstael: Nous pourrions cependant, pour la séance de cet après-midi, demander à un représentant de la Garde Côtière de nous préparer une réponse ou nous pourrions demander à un témoin spécialisé de venir à une séance ultérieure, lorsque nous examinerons les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada qui ne sont pas identiques à ce bill C-18. Cela vous conviendrait-il?

M. Penner: Cela me conviendrait, monsieur le président. Peut-être pourrions-nous cependant obtenir une réponse écrite, qui serait déposée auprès du greffier et transmise à tous les membres du comité, ce qui permettrait à chacun d'être informé.

M. Bockstael: Nous vous fournirons une réponse écrite, si c'est ce que vous voulez.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. La question soulevée par M. Penner est très importante. Il est en effet particulièrement frappant d'apprendre que les officiers de marine et, en fait, tout le personnel à bord des bateaux, ne reçoivent pas de formation professionnelle adéquate. En fait, le gouvernement fédéral a abdiqué la responsabilité qu'il avait à cet égard, depuis plusieurs années, sans doute parce que le Canada n'a pas de marine marchande très importante. Nous avons transféré de facto beaucoup de ces responsabilités aux armateurs et il est donc très intéressant de constater que, quelle que soit la formation que l'on puisse donner aux gens pour faire face aux situations d'urgence, ce n'est que lorsqu'ils seront réellement sur la sellette que l'on verra s'ils sont capables de réagir.

J'aimerais que l'on nous donne des précisions sur les problèmes de formation mentionnés par M. Benjamin, afin que nous puissions en conscience savoir que les règlements qui pourront être adoptés seront adéquats pour nous permettre de continuer à exercer un droit qui nous est très cher, c'est-à-dire celui de voyager.

Il faudrait donc que ce comité décide, ultérieurement, de procéder à une analyse complète des procédures existantes et des capacités de formation des entreprises privées et des syndicats, surtout en ce qui concerne les situations d'urgence auxquelles peut avoir à faire face la Garde côtière. De fait, je sais qu'un centre de formation s'ouvrira dans quelques semaines à Morrisburg, au sud d'Ottawa, sur le fleuve Saint-Laurent. Il faudrait donc, monsieur le président, que le comité puisse soumettre à la Chambre et au gouvernement son analyse et ses recommandations sur les possibilités de formation existant dans ce domaine, afin de répondre aux préoccupations exprimées par M. Penner.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Avant de revenir là-dessus lors d'une réunion ultérieure, monsieur le président, je voudrais faire une proposi-

[Texte]

consider this, I have a feeling that there are some deficiencies in the Canada Shipping Act and maybe in the regulations thereto regarding handling and offering for transport, let alone the transporting of dangerous goods in bulk in vessels. Should there not be some provision in here that if the Canada Shipping Act is insufficient or there is no cover of the handling and offering and transporting, then this act shall apply.

I realize that it is not easy to find ways to do that but until such time as the Canada Shipping Act is updated and the regulations improved upon, I worry about some of these rust buckets of flags of convenience that use our ports and our harbours and our docking facilities and whatnot. You know, they get away with a lot of activity that is dangerous and insufficient. I would not want to see us absolve the marine industry completely wherever there are inadequacies in the Canada Shipping Act or its regulations until such time as they are brought up to an adequate state, not only in training.

If you have the best trained deck officers in the world, if the equipment and vessel you are dealing with is not fit—the best thing that could happen to it is a fire—all their training is not going to do them any good. There is just more to it than the training of deck officers. They can be the best trained in the world but handling and offering for shipment, and the condition in which it is offered . . . I understand there are some bulk commodities and if they get a little bit damp and then you load it in the hold, that is offering for shipment a dangerous good in bulk that is not being transported yet.

• 1210

I will just leave that with the officials, Mr. Chairman, and maybe we can get at it again after 3.30 p.m.

The Chairman: Okay. So Bill C-18 has been amended at line 22. Shall I dispense? Is the amendment carried?

Mr. Benjamin: Could we not allow the amendment to stand until 3.30? I would like to hear some more about this transferring through the Canada Shipping Act.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Benjamin, I would like to reply that the minister would like to consider your suggestion and report back but I do not believe that a conclusive recommendation would come back before 3.30 p.m.

Mr. Benjamin: I think we should let it stand. I think it should be looked at a little more. We can go on to other motions. We can just leave that stand for now and deal with it last if you want to.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I think, coming back, Mr. Benjamin, to Mr. Penner's concern and my concern, this is an area that has to be

[Traduction]

tion aux représentants du ministère. J'ai en effet l'impression qu'il existe des lacunes dans la Loi sur la marine marchande du Canada, et peut-être même dans les règlements y afférant, au sujet de la manutention et du transport, sans même parler du transport en vrac des marchandises dangereuses. Ne devrions-nous donc pas songer à une disposition indiquant que si la Loi sur la marine marchande du Canada se révèle insuffisante pour répondre à ces problèmes particuliers, ce sera ce nouveau projet de loi qui s'appliquera?

Je comprends bien qu'il ne serait pas facile de rédiger une telle disposition mais, tant que la Loi sur la marine marchande du Canada n'aura pas été mise à jour et que les règlements y afférant n'auront pas été améliorés, je crains que nous n'ayons à faire face à de graves difficultés avec certaines coques de noix rouillées battant pavillons de complaisance qui utilisent nos ports et nos installations. Vous savez très bien que beaucoup d'entre elles sont très dangereuses. Je ne voudrais donc pas que l'on en arrive à absoudre complètement les entreprises de transport maritimes, du fait de lacunes existant dans la Loi sur la marine marchande du Canada ou les règlements y afférant, tant que ces coques de noix n'auront pas été modernisées et que leur personnel n'aura pas reçu de formation adéquate.

De toute façon, on peut fort bien avoir les officiers de marine les mieux formés du monde et se retrouver quand même avec les accidents très graves, si les bâtiments ne sont pas appropriés pour prendre la mer. De fait, la meilleure chose qui pourrait arriver à ces bâtiments serait qu'ils brûlent. Cela étant, le problème dépasse de beaucoup la simple formation des officiers de marine. Je crois d'ailleurs savoir qu'il existe certains produits en vrac qui peuvent s'humidifier pendant le transport et devenir très dangereux. Il s'agit donc là de transport en vrac de marchandises dangereuses, même lorsque le bateau n'a pas encore quitté le port.

J'en resterai là pour l'instant, monsieur le président, en laissant le problème aux bons soins des fonctionnaires du ministère. Peut-être pourrions-nous y revenir après 15 h 30?

Le président: D'accord. Il y a donc un amendement qui a été proposé pour la ligne 23 du Bill C-18. Me dispensez-vous de relire l'amendement? L'amendement est-il adopté?

M. Benjamin: Pourrions-nous le réserver jusqu'à 15 h 30? J'aimerais en effet avoir des détails au sujet des problèmes qui pourraient se poser avec la Loi sur la marine marchande.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: J'aimerais pouvoir vous répondre, monsieur Benjamin, que le ministre examinera votre suggestion et vous fera rapport immédiatement mais je ne crois pas qu'il sera en mesure de vous donner une réponse définitive à 15 h 30.

M. Benjamin: Je pense que cet amendement devrait être réservé. J'estime que c'est un sujet sur lequel nous devrions revenir. Nous pourrions donc passer à d'autres amendements et revenir sur ce problème un peu plus tard.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Pour en revenir aux préoccupations exprimées par M. Penner et moi-même, monsieur Benjamin, je dois

[Text]

examined in some depth and over some period of time. We are already four years down the road in writing four or five new books which will constitute the Maritime Code for Canada. I would rather not get into it because I get very hot under the collar about the adequacies or otherwise of the government's role in training, particularly emergency training, and some other aspects of it. While I would appreciate an observation or two considered over the lunch hour on this subject, I do not think I would want at this point in time to get into the question.

I appreciate Mr. Benjamin's concern but I see no reason not to pass the clause or we can do it at 3.30 p.m. It does not matter, but I would not want to get into a lengthy discussion of it right now. I would rather that the subject matter, as Mr. Penner suggested, and I would strongly advocate it, be the subject of a thorough review by this committee.

The Chairman: Is it the pleasure of the committee to pass the amendment?

Mr. Benjamin: In addition to the concerns that Mr. Forrestall has expressed I think there can be some provision for maintaining the provisions of this bill or for applying them to the marine industry wherever the Canada Shipping Act or its regulations are insufficient, particularly in the handling and loading and offering for shipment areas. That is why I suggested and why I am asking if we can just let this motion stand until this afternoon or this evening. I am not interested in getting into a long discussion for days about the marine industry generally or anything like that. I agree with Mr. Forrestall, but again we may be providing an exemption here that should not be done at least for a while.

The Chairman: Should we let the amendment and Clause 3 stand until 3.30 p.m.?

Amendment allowed to stand.

Clause 3 allowed to stand.

The Chairman: The committee is adjourned until 3.30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1550

The Chairman: Order, please. We are resuming consideration of our order of reference relating to Bill C-18.

We welcome back the witnesses Mr. Bockstael, Mr. Charron, Mr. Ellison and Mr. Shaffer.

We left off this morning with consideration of Clause 3 at page 3. We were discussing difficulty that might arise between this bill, when it is enacted, and the Shipping Act. I believe Mr. Bockstael has an explanation which may hopefully clear up any misunderstanding. Mr. Bockstael, please.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. In reply to Mr. Benjamin's inquiry, during the recess the administration representation here ascertained that the act provides for regulations dealing with handling, offering and transporting under

[Translation]

dire que c'est un sujet qui mérite d'être examiné en profondeur et auquel nous devons consacrer un certain temps. Nous avons d'ailleurs déjà quatre années de retard pour la rédaction des quatre ou cinq nouveaux tomes qui constitueront le code maritime du Canada. Je préférerais ne pas entrer maintenant dans le détail de cette question car je me mets vite en colère lorsqu'on constate le caractère généralement inadéquat des activités du gouvernement en matière de formation, surtout lorsqu'il s'agit des situations d'urgence. Je serais certes tout à fait d'accord pour que l'on fasse quelques commentaires là-dessus après le déjeuner mais je ne pense pas qu'il faille examiner cette question en détail aujourd'hui.

Je comprends bien les préoccupations exprimées par M. Benjamin mais je ne vois pas pourquoi on ne devrait pas adopter cet article. Certes, nous pourrions le faire à 15 h 30. Cela m'importe peu, mais je ne voudrais pas entamer une longue discussion sur ce sujet, dès maintenant. Comme l'a recommandé M. Penner, je préférerais fortement que cette question fasse l'objet d'une analyse complète par ce comité.

Le président: Les membres du comité sont-ils prêts à adopter l'amendement?

M. Benjamin: Outre les préoccupations exprimées par M. Forrestall, je pense que l'on pourrait prévoir le maintien des dispositions de ce projet de loi en ce qui concerne l'industrie du transport maritime, dans les cas où la Loi sur la marine marchande du Canada ou ses règlements seraient insuffisants, surtout en ce qui concerne la manutention et le chargement des marchandises dangereuses. C'est pourquoi je demande que cet amendement soit réservé jusqu'à cet après-midi ou ce soir. Je n'ai certes pas l'intention d'entamer une longue discussion des problèmes des entreprises de transport maritime. Je suis d'accord avec M. Forrestall, mais je me demande s'il est opportun de prévoir une telle exemption dès maintenant.

Le président: Voulez-vous que l'amendement et l'article 3 soient réservés jusqu'à 15 h 30?

L'amendement est réservé.

L'article 3 est réservé.

Le président: La séance est levée jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, je vous en prie. Nous reprenons l'étude de notre mandat qui porte sur le bill C-18.

Nous recevons à nouveau messieurs Bockstael, Charron, Ellison et Shaffer.

Lorsque nous avons terminé ce matin, nous en étions à l'article 3 page 3. Nous nous demandions dans quelle mesure ce bill, une fois promulgué, n'entrerait pas en conflit avec la Loi sur la marine marchande. M. Bockstael a une explication qui devrait éclaircir tout malentendu. Monsieur Bockstael, je vous en prie.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. M. Benjamin a posé une question ce matin et les représentants de l'administration ont profité de l'ajournement de séance pour s'assurer que la loi prévoit des règlements relatifs à la manutention, à la

[Texte]

the Canada Shipping Act. It does not, however, provide for the prohibition of certain goods should it be necessary to so prohibit. Consequently, amendment 10 which is before us has been amended to enable the minister to prohibit the certain goods from that kind of transportation and that would remedy the situation.

Mr. Benjamin: It will be a different amendment 10.

Mr. Bockstael: Yes, it has not been read, yet.

The Chairman: Mr. Benjamin, if I may by way of explanation, in the amendments you have before you, amendment 10...

Mr. Benjamin: I do not have an amendment to that.

The Chairman: The government amendments, the second part of that amendment has (5), the proposal is to amend that by beginning it with the words "subject to section 28, this act does not apply to". So Clause 28 gives the minister authority to prohibit. Therefore, if I may in the interest of time suggest, as at the end of the morning session we stood amendment 10, that we leave it at that and proceed to Clause 4. I have a suggestion to make, particularly if the committee is in agreement with the proposed subamendment to the amendment, the most proficient way to deal with it would be to have the mover of the amendment withdraw and simply resubmit it. But we cannot do that until this evening because Mr. Penner, as Chairman of the Committee on Indian Affairs and Northern Development, is unable to be here at this session because he has to Chair his own committee.

An hon. Member: What do we need him for?

The Chairman: He moved the motion this morning, so he would have to withdraw it.

An hon. Member: We cannot do that without a quorum anyway.

The Chairman: Is it agreed that we leave it as it is and proceed with Clause 4, unless the committee wants additional explanation to it now? Yes, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: I have an amendment to that particular clause and if it is stood we could come back and deal with it later. I just would like to put the information before you that I have an amendment to that clause. I do not even know if I am on the committee at this time but could it be accepted that I have an amendment to that clause?

The Chairman: Yes, if we could have a copy of it, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Yes, I do, Mr. Chairman. All right.

• 1555

I move that Bill C-18, an act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be amended to delete Clause 3.(5) and (6), lines 27 to 34, and the following substituted therefor:

(5) This Act shall apply to all marine transport, of both Canadian and foreign registry, within Canada's 200 mile Economic Zone, on both the east and west coasts.

[Traduction]

demande de transport et au transport dans le cadre de la Loi sur la marine marchande du Canada. Par contre, il n'est pas prévu d'interdire certains produits si cela devenait nécessaire. En conséquence, l'amendement dit, qui avait été préparé, a été modifié pour permettre au ministre d'interdire certains modes de transport dans le cas de certains produits; cela devrait régler le problème.

M. Benjamin: L'amendement 10 a donc changé.

M. Bockstael: Oui, mais il n'a pas encore été lu.

Le président: Monsieur Benjamin, je me permets de préciser que l'amendement 10 que vous avez sous les yeux...

M. Benjamin: Je n'ai pas d'amendement à cet article.

Le président: Il s'agit des amendements du gouvernement, la deuxième partie de cet amendement commence par (5) et il est question d'ajouter au début les mots: «sous réserve de l'article 28, cette loi ne s'applique pas à». L'article 28 donne donc au ministre le pouvoir d'interdiction. Par conséquent, comme nous avons réservé l'amendement 10 à la fin de la séance de ce matin, je propose pour aller plus vite d'en rester-là et de passer à l'article 4. J'ai une proposition à faire, surtout si le Comité accepte le sous-amendement: le plus expéditif serait de demander à l'auteur de l'amendement de le retirer et d'en soumettre une nouvelle version. Mais cela ne sera possible que ce soir parce que M. Penner, qui est président du comité des Affaires indiennes, préside actuellement son Comité.

Une voix: Pourquoi avons-nous besoin de lui?

Le président: C'est lui qui a déposé la motion ce matin, il doit donc être là pour la retirer.

Une voix: De toute façon, nous n'avons pas le quorum.

Le président: Vous êtes d'accord pour en rester là et pour passer à l'article 4, à moins que vous n'ayez d'autres explications à demander? Oui, monsieur Skelly.

M. Skelly: J'ai un amendement au sujet de cet article et, si nous le réservons, j'attendrai. Je vous avertis seulement que j'ai un amendement à cet article. Je ne sais même pas si je fais officiellement partie du Comité, mais pensez-vous qu'on puisse accepter mon amendement à cet article?

Le président: Oui, si vous nous en donnez un exemplaire, monsieur Skelly.

M. Skelly: Oui, certainement, monsieur le président.

Je propose que le bill C-18, loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit modifié en supprimant les paragraphes 3.(5) et (6), lignes 27 à 34, et en les remplaçant par ce qui suit:

(5) La présente loi s'applique à tous les transports maritimes par un navire sous pavillon canadien et étranger à l'intérieur de la zone économique canadienne des 200 milles, sur les côtes est et ouest.

[Text]

The Chairman: Mr. Skelly, we will deal with your proposed amendment when we come back to Clause 3.

Mr. Skelly: I see.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, could I just get a repeat? Mr. Bockstael reported the government's proposal to change their amendment 10. Would he refresh my memory again so that I do not get it wrong. The Canada Shipping Act, you believe, covers equally well the handling and offering or just the offering?

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: We understand, Mr. Chairman, that under the Canada Shipping Act there was authority to deal with the offering, the handling and the transportation. There is not, however, authority to prohibit. Consequently, we have determined that by referring to Clause 28 of this bill in proposed amendment 10 you would, in fact, give the minister the authority to prohibit. Then you would have, by these two things: what exists in the Canada Shipping Act as the base of authority and by this proposed amendment you would have the same effect that you have under this bill.

Mr. Benjamin: In other words, then, anything that was felt to be either an omission or deficient in the Canada Shipping Act the minister could then go to this proposed act under this proposed amendment and prohibit either the handling, offering for transport or transporting of certain goods.

Mr. Charron: The single deficiency, Mr. Chairman, is that under the Canada Shipping Act, the minister cannot prohibit. Under the Canada Shipping Act regulations can be made that relate to handling, offering and transporting.

Mr. Benjamin: And the same minister handles both acts, that one and this one.

Mr. Charron: That is right. So by making this amendment you would have the same effect.

Mr. Benjamin: That is an improvement.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think I understand the intent of this. I am always curious about what we are dealing with, the Canada Shipping Act or the new Maritime Code. That is a small technical matter but, nevertheless, a very important one, sections of which have been proclaimed, and those sections deal with the description of ships, the ownership of ships and certain other technical data with respect to what it is that the vessel should be doing. What are the implications? What I understood we were talking about before lunch was training. The inference can be drawn, and I do not want to leave it, that the ships' crews are so poorly trained that they cannot handle dangerous products or that the minister has, in his opinion, a judicial prohibiting order and anybody concluded that it was based on the inadequacy of trained crews, be they foreign or otherwise—Canadian. The implication disturbs

[Translation]

Le président: Monsieur Skelly, nous nous occuperons de votre projet d'amendement lorsque nous reviendrons à l'article 3.

M. Skelly: Je vois.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais qu'on me répète quelque chose. M. Bockstael a dit que le gouvernement proposait de changer son amendement numéro 10. Peut-il répéter ce qu'il a dit pour que je sois bien sûr que je ne me trompe pas. Vous croyez que la Loi sur la marine marchande du Canada couvre également la manutention et la demande de transport ou seulement la demande de transport?

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, nous pensons que la Loi sur la marine marchande du Canada régit la demande de transport, la manutention et le transport proprement dit; par contre, elle ne prévoit pas de pouvoir d'interdiction. Par conséquent, nous pensons qu'en mentionnant l'article 28 de cette loi dans le projet d'amendement numéro 10 vous accorderiez au ministre le pouvoir d'interdiction. Il y aurait alors d'une part ce qui existe dans la Loi sur la marine marchande du Canada et cela constituerait le fondement du pouvoir et, d'autre part, ce projet d'amendement aurait les mêmes effets que ce qui est prévu par le bill.

M. Benjamin: Autrement dit, s'il s'avérait que la Loi sur la marine marchande du Canada contient des omissions ou des lacunes, le ministre pourrait se réclamer de la nouvelle loi et particulièrement de l'amendement en question pour interdire la manutention, la demande de transport ou le transport de certains produits.

M. Charron: La seule lacune, monsieur le président, c'est que la Loi sur la marine marchande du Canada ne donne pas au ministre le pouvoir d'interdiction. La Loi sur la marine marchande du Canada permet d'adopter des règlements relatifs à la manutention, à la demande de transport et au transport.

M. Benjamin: Et c'est le même ministre qui administre les deux lois, celle-ci et celle-là?

M. Charron: Exactement. Par conséquent, cet amendement aurait le même effet.

M. Benjamin: C'est une amélioration.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je crois que je comprends. J'ai toujours tendance à me demander s'il s'agit de la Loi sur la marine marchande du Canada ou du nouveau Code maritime. C'est un détail technique, mais néanmoins important, car certains articles ont été proclamés et ces articles donnent une description des navires, des titres de propriété des navires et d'autres données techniques sur l'utilisation qu'on peut faire de types de navires donnés. Quelles en sont les implications? Avant le déjeuner, j'avais l'impression que nous parlions de la formation des équipages. On pourrait tirer la conclusion, ce que je ne voudrais pas, que les équipages sont si peu compétents qu'il est impossible de leur confier des produits dangereux; ce n'est pas parce que le ministre pense avoir un pouvoir d'interdiction qu'il faut en conclure que les équipages, canadiens ou étrangers, ne sont pas suffisamment compétents.

[Texte]

me very much indeed. I may have got left somewhere if we are addressing ourselves specifically to Mr. Benjamin's amendment. That is one thing, but if we are addressing ourselves to the much wider question, and this is the reaction to it, then I have some concern that it might be confused.

• 1600

The Chairman: Yes, Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, I regret the inference. My recollection is there were two kinds of things raised this morning in connection with the Canada Shipping Act. One of them had to do with the adequacy of that legislation in respect of handling, offering and transporting, and we were asked to determine during the recess whether there was any deficiency. We found that under the Canada Shipping Act, the minister could not prohibit. Consequently, we have proposed to Mr. Bockstael an adjustment. On the broader question of training, my answer, Mr. Chairman, did not at all address the question of training and did not purport to do so.

Mr. Forrestall: Could I ask then, sir, just finally to clarify it, whether or not, Mr. Chairman, Mr. Charron could indicate to us whether he was able to determine over the lunch period why such a power or an authority does not exist in either the Canada Shipping Act or the new Maritime Code? There is a perfectly valid reason why it is not there. It is not accidentally not there, or is it?

The Chairman: Mr. Charron? Mr. Ellison?

Mr. Charron: We do not know, Mr. Chairman. We will check that out and respond this evening.

Mr. Forrestall: I would just as soon have this stood. I think it is sufficiently important, because as you know, in Books I and II of the Maritime Code there is a question of the extent of the authority. It was quite closely looked at by the industry and by this committee, and the question, as you will be able to determine, did, in fact, come up.

In my recollection, there was a perfectly valid reason why that did not exist; it had something to do with some other practices, international practices. I may be wrong, in respect that the carrier of a dangerous disease who was about to be removed from the country would fall under a dangerous product. Concerning Mr. Benjamin's inference, I would still like to see this matter stood for a little while because I think it is a very, very significant, very substantive amendment.

The Chairman: I think we agreed to stand it until this evening's session.

Mr. Forrestall: We have to in any event because of Mr. Benjamin...

The Chairman: Right. Since Clause 3 has been stood, shall we move to Clause 4?

[Traduction]

Cela me trouble. Mais je vous ai peut-être perdu en cours de route si nous discutons particulièrement de la modification de M. Benjamin. Cela, c'est une chose, mais si nous parlons de la question beaucoup plus globale et que cela soit la solution proposée, alors je crains qu'il y ait confusion.

Le président: Oui, monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, je regrette cette insinuation. Si mes souvenirs sont exacts, on a soulevé deux types de questions ce matin au sujet de la Loi sur la marine marchande du Canada. L'un des problèmes était celui des lacunes de la loi en ce qui concerne la manutention, la demande de transport et le transport, et on nous avait demandé de déterminer, dans l'intervalle, s'il y a des lacunes dans le texte de la loi. Nous avons découvert qu'en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, le ministre n'a pas le droit de décider d'interdiction. Par conséquent, nous avons proposé une modification à la loi que nous avons soumise à M. Bockstael. Pour ce qui est de la question beaucoup plus vaste de la formation, la réponse que j'ai donnée, monsieur le président, ne faisait pas du tout état de la formation et ce n'était pas là mon intention non plus.

M. Forrestall: Me permettriez-vous donc, monsieur, pour éclaircir les choses une fois pour toutes, de demander à M. Charron de nous dire s'il a pu déterminer, pendant la pause que nous avons faite pour déjeuner, pourquoi cette autorité ou ce pouvoir n'existe pas, ni dans la Loi sur la marine marchande du Canada ni dans le nouveau Code maritime? Il doit y avoir une raison tout à fait valable pour justifier le fait que ce pouvoir n'y soit pas explicité. S'agit-il d'un oubli, ou du résultat d'une décision délibérée?

Le président: Monsieur Charron? Monsieur Ellison?

M. Charron: Nous ne le savons pas, monsieur le président. Nous nous renseignerons et nous vous donnerons une réponse ce soir.

M. Forrestall: J'aimerais tout de même qu'on comprenne pourquoi. Je pense que la question est suffisamment importante, parce que, comme vous le savez, il est question des limites de cette autorité dans les Livres I et II du Code maritime. L'industrie et le Comité ont étudié la question de très près comme vous pourrez vous en rendre compte.

Sauf erreur de ma part, il y a une très bonne raison pour laquelle ce pouvoir n'existe pas. C'est relié à certaines autres pratiques, des pratiques internationales. J'ai peut-être tort, mais je crois que le vecteur d'une maladie contagieuse, sur le point d'être expulsé du pays, appartiendrait à la catégorie des produits dangereux. Puisque M. Benjamin y voit des insinuations, j'aimerais qu'on laisse cette question en suspens pendant quelque temps, parce que je pense qu'il s'agit-là d'une modification des plus significatives.

Le président: Je pense qu'on s'était mis d'accord pour nous en tenir là jusqu'à la séance de ce soir.

M. Forrestall: C'est ce que nous devons faire de toute façon parce que M. Benjamin...

Le président: Exactement. L'article numéro 3 étant réservé, pourrions-nous passer à l'étude de l'article 4?

[Text]

On Clause 4—*Offences*

The Chairman: I have notice of at least three amendments to Clause 4. The first is at line 43 on page. 3. Mr. Maltais.

M. Bockstael: Motion numéro 11.

M. Maltais: Je propose que la version française de l'article 4 du bill C-18 soit modifiée en retranchant la ligne 43, page 3, et en la remplaçant par ce qui suit:

... dangereuses sont interdits sauf respect des conditions.

Mr. Bockstael: This is merely a correction of a spelling error in the French text.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Sorry, gentlemen, we cannot vote on it for a moment.

• 1605

Amendment agreed to.

The Chairman: The second one for which I have notice is an amendment to strike out lines 40 and 41. Mr. Turner.

Mr. Turner: I move that the English version of Bill C-18 be amended by striking out lines 40 and 41 on page 3 and substituting the following:

(a) all applicable prescribed safety requirements are complied with; and

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: The explanation is a consequential amendment arising from number 7 which changed "safety procedures" to "safety requirements". There is a change in wording only.

The Chairman: Any further debate?

Amendment agreed to.

The Chairman: I have motion of amendment number 13.

Mr. Turner: I move that Bill C-18 be amended by striking out lines 2 to 7 on page 4 and substituting the following:

applicable prescribed safety marks.

The Chairman: Mr. Bockstael, do you wish to explain?

Mr. Bockstael: This change responds to industry submissions that this subclause is redundant, given the proposed regulations.

Amendment agreed to.

The Chairman: Shall Clause 4, as amended, carry?

Clause 4, as amended, agreed to.

The Chairman: The next notice I have is that there are no amendments to Clause 5. Shall Clause 5 carry?

Clause 5 agreed to.

The Chairman: I have notice of two amendments to Clause 6.

On Clause 6—(Punishment)

[Translation]

Article 4—*Infractions*

Le président: On m'a signalé au moins trois modifications proposées à l'article 4. Tout d'abord, la ligne 43 de la page 3. Monsieur Maltais.

Mr. Bockstael: Motion number 11.

Mr. Maltais: I move that the French version of Clause 4 of Bill C-18 be modified by deleting line 43 and replacing it as follows:

... dangereuses sont interdits sauf respect des conditions.

M. Bockstael: Il s'agit tout simplement de la correction d'une faute d'orthographe dans le texte français.

Des voix: D'accord.

Le président: Je regrette, messieurs, mais nous ne pouvons pas encore mettre cela aux voix.

L'amendement est adopté.

Le président: Le deuxième amendement proposé demande la suppression des lignes 40 et 41. Monsieur Turner.

M. Turner: Je propose qu'on modifie la version anglaise du texte du bill C-18 en supprimant les lignes 40 et 41 à la page 3 et en les remplaçant comme suit:

a) all applicable prescribed safety requirements are complied with; and

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Il s'agit d'un amendement corrélatif découlant de l'amendement numéro 7 qui demandait que les mots «safety procedures» (règles de sécurité) soient remplacés par «safety requirements» (exigences de sécurité). On demande donc de remplacer un mot par un autre, c'est tout.

Le président: Quelqu'un a-t-il des remarques à faire?

L'amendement est adopté.

Le président: Avis d'amendement au numéro 13.

M. Turner: Je propose qu'on modifie le bill C-18 en retranchant les lignes 5 à 11, page 4, et en les remplaçant par ce qui suit:

mentaires applicables.

Le président: Monsieur Bockstael, avez-vous des explications à donner?

M. Bockstael: Ce changement fait suite à des remarques formulées par l'industrie et suivant lesquelles ce paragraphe est redondant compte tenu des règlements proposés.

L'amendement est adopté.

Le président: L'article 4, dans sa forme modifiée, est-il adopté?

L'article 4, dans sa forme modifiée, est adopté.

Le président: J'ai reçu avis qu'il n'y a pas d'amendements proposés pour l'article 5. L'article 5 est-il adopté?

L'article 5 est adopté.

Le président: J'ai avis de deux amendements à l'article 6.

Article 6—(Peines)

[Texte]

Mr. Fisher: I move that Bill C-18 be amended by striking out line 24 on page 4 thereof and substituting the following therefor:

direction under section 28 of

The Chairman: This deletes the words "of the Minister". Do you have an explanation, Mr. Bockstael?

Mr. Bockstael: It is a technical change to align the English and French text with Clause 28 which empowers the minister to designate a person to give directions thereunder. So, rather than restrict it to the minister alone, it is also available to the person he may designate.

Mr. Forrestall: You had a choice and you chose to go this way.

Mr. Bockstael: The corresponding French is adjusted accordingly.

The Chairman: Agreed?

Amendment agreed to.

• 1610

The Chairman: We now have an amendment from Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I move that Bill C-18 be amended in Clause 6 adding the following immediately after line 4 at page 5:

(4) Each day that the offence occurs shall constitute a separate offence.

Mr. Forrestall: Hear, hear.

Mr. Benjamin: I am happy to move the amendment. Do you want me to talk to it now, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, sir.

Mr. Benjamin: Again, Mr. Chairman, I am raising this as a result of the submissions of the Canadian and the West Coast Environmental Law Associations. They provide the following reasons in their submission:

As this section does not provide for continuing offences a company is encouraged to continue its contravention of the Act throughout the period pending trial. Public safety will go unprotected in this interim period which, if the Minister proceeds on indictment, will be lengthy indeed.

Therefore, the West Coast Environmental Law Association proposes that each day the offence occurs shall constitute a separate offence. Again, relying on their wisdom as legal eagles, I am moving the amendment as a result of their submissions to the government and to the committee.

The Chairman: Mr. Shaffer has an explanation.

Mr. Bernie Shaffer (Legislative Counsel, Department of Justice): Mr. Chairman, the level of fine provided under this

[Traduction]

M. Fisher: Je propose qu'on modifie le bill C-18 en retranchant les lignes 26, et 27, page 4, et en la remplaçant par ce qui suit:

reçu notification réglementaire, à un ordre donné en vertu de

Le président: On supprimerait ainsi les mots «du Ministre». Avez-vous des explications à donner, monsieur Bockstael?

M. Bockstael: Il s'agit d'un changement d'ordre technique qui pour objet de faire accorder les versions anglaise et française avec l'article 28 qui donne au ministre le pouvoir de désigner une personne qui peut, sous réserve de la loi, donner des ordres. Donc, au lieu de limiter ce pouvoir au ministre, on l'accorde également à la personne que le ministre pourra désigner.

M. Forrestall: Vous aviez le choix et c'est ça que vous avez choisi?

M. Bockstael: Le texte français correspondant a été modifié en conséquence.

Le président: Tout le monde est d'accord?

L'amendement est adopté.

Le président: Nous avons maintenant un amendement proposé par M. Benjamin.

M. Benjamin: Je propose qu'on modifie le bill C-18 à l'article 6, à la page 5, en ajoutant ce qui suit immédiatement après la ligne 7:

(4) Chaque jour où l'infraction se produit constitue une infraction distincte.

M. Forrestall: Bravo, bravo.

M. Benjamin: Je suis heureux de proposer cet amendement. Voulez-vous que je l'explique maintenant, monsieur le président?

Le président: Oui, monsieur.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose cet amendement pour faire suite aux observations formulées par la Canadian Environmental Law Association, et par la West Coast Environmental Law Association. L'explication suivante se trouve dans leur exposé.

Puisque cet article ne prévoit pas les cas où les infractions se répètent une société est encouragée à continuer d'enfreindre la loi pendant la période où elle attend son procès. Le public ne sera pas protégé pendant cette période qui sera très longue si le ministre procède par mises en accusation.

Conséquemment, la West Coast Environmental Law Association propose que chaque jour pendant laquelle se produit l'infraction constitue une infraction distincte. J'ai confiance en leur sagesse d'experts en matière juridique, et je propose cet amendement pour faire suite à leurs démarches auprès du gouvernement et auprès du présent Comité.

Le président: M. Shaffer veut donner une explication.

M. Bernie Shaffer (conseiller juridique, ministère de la Justice): Monsieur le président, selon les dispositions de ce

[Text]

bill as now proposed is a maximum of \$50,000 for a first offence and a maximum of \$100,000 for each subsequent offence on a summary conviction; on an indictment, imprisonment for a term not exceeding two years, and under the provisions of the Criminal Code a fine in the discretion of the court can be substituted for that in the case of a person and, of course, in the case of a corporation.

I have been impressed by submissions to date which usually term this penalty to be Draconian or overly harsh. We are obviously impressed that the law has teeth but this may give it an overbite, because if you put in that every day constitutes a separate offence you are going to get a rather high amount. There are some statutes in the environmental field; for example, the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Northern Inland Waters Act. Acts like that provide for fines and provide for continuing offences, but the fines on summary conviction in that legislation are \$5,000. There are some cases where higher penalties are provided. For example, the Clean Air Act goes up to \$200,000.

The point is that as a matter of policy the Department of Justice is not in favour of encouraging, in a piece of legislation, the type of penalties that will promote judicial discretion for low fines. The amounts can be very, very high, and sometimes you get the opposite effect in the courts to what you are intending if you are too harsh with your penalty provisions.

Mr. Benjamin: Then you are saying that what is in this bill is too harsh. "Each day that the offence occurs shall constitute a separate offence". Because of the penalties proposed in this bill, then, you are suggesting that becomes too harsh. All right, then, what do you do in the interim, as the West Coast Environmental Law Association says, if the minister is to proceed on indictment and the person or the organization or whatever being charged and indicted continues the practice of what they are being indicted for?

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I wonder whether the West Coast Environmental Law Association is focusing on pieces of legislation of a particularly environmental nature like the Arctic Waters Pollution Prevention Act or the Ocean Dumping Control Act or indeed the Fisheries Act, where you are putting substances deleterious to fish into a waterway and this can go on as a matter of the effluent of some mill or chemical plant on a day-by-day basis. It seemed to us, in considering this legislation, it was not in the same area as that; there was not the same danger of an ongoing violation. There might be a violation where you are not packaging in accordance with regulations, but there was not the same danger of an ongoing spill, for example. A spill will occur once, and there will be a spill and damages will be incurred as a result, but it will not be

[Translation]

projet de loi, les amendes prévues seraient au maximum de \$50,000 pour une première infraction, et au maximum de \$100,000 pour chaque infraction subséquente, après déclaration sommaire de culpabilité; après une mise en accusation, la peine maximale serait l'emprisonnement pour une période n'excédant pas 2 ans et, selon les dispositions du code pénal, cette peine d'emprisonnement peut être remplacée par une amende dont le montant est laissé à la discrétion de la Cour, dans le cas d'une personne, et bien sûr dans le cas d'une société.

J'ai été impressionné par les présentations qui jusqu'à maintenant qualifient cette peine de draconienne ou d'excessive. Nous sommes évidemment impressionnés par le fait que la loi a du mordant, mais si vous dites également qu'il y a une nouvelle infraction chaque jour, la loi aura peut-être trop de mordant, et les amendes représenteront des sommes assez élevées. Il existe des règlements semblables dans le domaine de la protection de l'environnement; par exemple, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur les eaux intérieures du Nord. Des lois de ce genre prévoient des amendes, et prévoient également le cas des infractions qui se répètent chaque jour; toutefois, les amendes imposables sur déclaration sommaire de culpabilité sont de \$5,000, aux termes de ces lois. Dans certains cas, des amendes plus élevées sont prévues. Par exemple, la Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique prévoit des amendes atteignant \$200,000.

Le politique du ministère de la Justice est de ne pas encourager, dans le cadre d'une loi, l'imposition de peines qui inciterait les responsables de la justice à imposer de petites amendes. Les sommes peuvent être très élevées, et parfois cela entraîne dans les tribunaux un effet contraire à l'effet escompté, quand les dispositions sur la peine sont très sévères.

M. Benjamin: Vous dites donc que les dispositions de ce projet de loi sont très sévères. «Chaque jour où se produit l'infraction constitue une infraction distincte.» En raison des peines déjà prévues dans ce projet de loi, vous direz que cet amendement rendrait la loi trop dure. D'accord. La West Coast Environmental Law Association affirme que si le ministre procède par mise en accusation, la personne ou l'organisation accusée pourrait bien continuer à perpétrer l'infraction en cause. Que feriez-vous alors?

Le président: M. Shaffer.

M. Shaffer: Monsieur le président, la West Coast Environmental Law Association s'est peut-être inspiré de lois portant précisément sur l'environnement, comme la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur l'immersion de déchets en mer, ou même la Loi sur les pêcheries, aux termes desquelles des peines sont imposées dans les cas où des substances nocives pour les poissons sont déversées dans l'eau, ce qui peut arriver chaque jour, dans le cas de l'effluent d'un moulin ou d'une usine de fabrication de produits chimiques. Lors de l'étude de ce projet de loi, il nous a semblé que dans le cas présent, la situation n'était pas la même; il n'y a pas ce même danger d'une infraction répétée. Si l'emballage n'est pas fait conformément aux règlements, cela peut constituer une infraction, mais il n'y a pas de risque d'un écoulement répété,

[Texte]

a day-to-day dumping of effluent into a waterway, as the Fisheries Act says, frequented by fish. So it is a different subject matter and it is also a question of the severity of the penalties. It is also a question of whether, I suppose, industry can live with this type of penalty provision and with this type of clean-up provisions and this type of liability provisions.

Mr. Benjamin: You mean if a boat bank at the wharf or wank 150 miles out to sea and the owner of the cargo and the boat said, "Aw, the hell with it, we will just leave it there", and it keeps leaking out slowly day after day and there is no effort on their part to do something about it, you could just let it go?

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, if it were in an area covered by the Canada Water Act or the Arctic Waters Pollution Prevention Act, or the Canada Shipping Act, part 20, or the Fisheries Act for deleterious substances, any one of those pieces of legislation would be applicable.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: It is rather interesting that one of the deleterious substances is always the propeller of the fishing vessel as well, and yet nobody has been charged on that.

I appreciate what Mr. Benjamin is suggesting and what the Environmental Law group from the west have been doing. So often there is a presumption, Mr. Chairman, that the offence has not in fact occurred until somebody takes it to court and the court says to. Then there is always the question, when did the offence occur. Did it occur on the date the law said the offence occurred or did it occur on the date of first giving rise? So I would like that question responded to.

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, there is always the aspect in the enforcement of any law, be it the Criminal Code or any penal legislation and any legislation for public health and safety such as this bill—there is a strong element, as you know, of prosecutorial discretion. If you want to be zealous, shall we say, in your enforcement of a piece of legislation, you can have an inspector go back to that place time and again, and every time he sees an infraction, that company or that person can be cited.

Mr. Forrestall: Oh, do not bring politics into this, now.

Mr. Shaffer: I am just saying I wonder whether one needs to say that to achieve it in a practical sense.

Mr. Benjamin: But one of the problems we have had with many pieces of legislation, Mr. Chairman, is the enforcement, no matter who the government is. The problem we have had on

[Traduction]

par exemple. Une fuite peut se produire une fois, et cela entraînerait des dommages, mais ce n'est pas la même chose que le déversement quotidien d'un effluent dans des eaux fréquentées par des poissons, comme le précise la Loi sur les pêcheries. C'est donc une question toute différente, et il faut également tenir compte de la sévérité des peines imposées. Il faut aussi se demander si les industriels peuvent accepter de telles dispositions sur les peines, sur le nettoyage et sur leurs responsabilités.

M. Benjamin: Vous voulez dire que si un bateau coulait au quai, ou à 150 milles en mer, le propriétaire de la cargaison et du bateau pourrait dire: «Bof, que le diable l'emporte, je laisse tout là»; la cargaison pourrait continuer à se déverser jour après jour, et si le propriétaire ne faisait rien pour régler la situation, vous le laisseriez faire. C'est ça?

Le président: M. Shaffer.

M. Shaffer: Monsieur le président, si cet accident s'était produit dans une région visée par la Loi sur les ressources en eau du Canada, ou la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, ou la Loi sur la marine marchande du Canada, article 20, ou encore par les dispositions sur les substances nocives de la Loi sur les pêcheries, l'une ou l'autre de ces lois s'appliquerait.

Le président: M. Forrestall.

M. Forrestall: Il est assez intéressant de noter que le carburant qui propulse les navires de pêche a toujours été considéré comme une substance nocive, et pourtant personne n'a encore été accusé à ce sujet.

Je comprends les propositions de M. Benjamin, de même que les actions posées par ce groupe de protection de l'environnement, établi dans l'Ouest. Monsieur le président, on présume souvent que l'infraction n'a pas eu lieu, jusqu'au moment où quelqu'un intente des poursuites, et où les tribunaux le reconnaissent. Puis, on peut toujours se demander quand l'infraction a eu lieu. Doit-on commencer à compter les jours à partir du moment prévu dans la loi, ou à partir du moment où l'infraction a vraiment été commise? Je voudrais que l'on réponde à cette question.

Le président: M. Shaffer.

M. Shaffer: Monsieur le président, dans l'application de toute loi, qu'il s'agisse du code pénal, de n'importe quelle législation pénale, d'une loi assurant la protection de la santé et de la sécurité publique, comme c'est le cas de ce projet de loi... comme vous le savez, il y a toujours un fort élément de discrétion dans la poursuite. Par exemple, si vous voulez faire du zèle pour vous assurer du respect d'une loi quelconque, vous pouvez demander à un inspecteur de retourner très souvent dans un endroit donné, et chaque fois qu'il constatera une infraction, la société ou la personne pourra être citée à comparaître.

M. Forrestall: Oh, ne mêlez pas la politique à cela.

M. Shaffer: Je me demande seulement s'il est nécessaire d'aller jusque là pour vraiment faire appliquer ce projet de loi.

M. Benjamin: Monsieur le président, peu importe les dispositions du gouvernement en place, l'un des problèmes que nous avons eu dans ce genre de lois, c'est précisément celui de les

[Text]

repeated occasions is if the law does not get enforced—I am not suggesting my amendment or any other is going to cause the enforcement to be any better or more zealous or stricter than previously. But there are just so many statutes where the law is evaded in the breach or wherever else, because of lack of enforcement or a lack of currently policy of any given government to enforce it for their own reasons. I am putting this badly, but there has always been the problem that you do not want to be too hard on them even though they have broken the law, and even if it was deliberate negligence, you know, there is this slap-them-on-the-wrist syndrome and they will not do it again.

• 1620

I think this is certainly part of my thinking in going along with what the west coast environmental law association had to say, the failure to enforce the law to its full degree. They do it on a guy that knocks over a service station but not to a guy that drops half a million barrels of oil in the ocean.

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I think we probably all have at one time or other had that concern about the discretion to enforce the law and why it is enforced in one case and not in another. I am just wondering whether, given the severity of the penalties in this proposed bill, the result of this amendment would not be to make the enforcement more difficult than it otherwise would be by making it look like you are coming down very hard. In particular, I was impressed by the brief's dealing with the small entrepreneur or the small trucking concern, not your big transport company but the small fellow, and I would think one has to reach a point where one feels comfortable applying that type of penalty regime. And if you reflect on the fact that for summary conviction offences, of which this is one species, that are in the Criminal Code of Canada today it is six months and \$500 and then compare that with \$50,000 for a first offence and \$100,000 for a subsequent offence, we are going a heck of a long way from the Criminal Code of Canada, which is your general rule on summary conviction offences.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I think this is a very interesting amendment that Mr. Benjamin is proposing. It seems to me that what this amendment could accomplish would go a long way towards the prevention of accidents or spills of dangerous goods, and I think probably the most important part about this act is that we should be looking at regulations that in fact do as much as we possibly can with legislation to prevent spills. And it seems to me that one of the ways to prevent spills is to hold people as financially accountable as we possibly can. To that extent, I do not necessarily agree with Mr. Shaffer when he says that by imposing a penalty on a daily basis or constituting the offence on an ongoing basis would necessarily make it harder for the courts to come down with a substantial fine. It seems to me what this amendment would do, and I think I would be in favour of the amendment on this basis, would be a signal to people that move and transport dangerous goods around the country that

[Translation]

faire respecter. Le problème que nous avons rencontré très souvent auparavant, c'est que si l'on n'applique pas la loi... je ne veux pas laisser entendre que mon amendement ou tout autre amendement permettra une application meilleure, plus zélée, ou plus stricte qu'auparavant. A cause des nombreuses échappatoires, du manque d'autorité ou de l'absence d'une politique d'application conséquente des gouvernements, pour des raisons qui leur sont propres, la loi est très souvent contournée. Je m'exprime mal. Vous savez, on a toujours peur d'être trop sévère à l'égard de ceux qui ont violé la loi, et même si la négligence est vraiment délibérée, on craint de leur donner plus qu'une semonce.

Voilà pourquoi je suis d'accord avec la *West Coast Environmental Law Association*, nous n'appliquons pas la loi jusqu'au bout. On n'hésite pas pour quelqu'un qui dévalise un garage mais c'est une autre histoire lorsqu'il s'agit de quelqu'un qui laisse déverser un ½ million de barils de pétrole dans l'océan.

Le président: M. Shaffer.

M. Shaffer: A un moment ou à un autre, nous nous sommes tous inquiétés du pouvoir discrétionnaire qu'ont ceux qui doivent appliquer la loi. On se demande pourquoi la loi s'applique à l'un et pas à l'autre. Étant donné la sévérité des sanctions prévues dans le projet de loi, cette modification ne pourrait-elle pas donner l'impression d'être tellement sévère que la loi s'en trouverait plus difficile à appliquer. Je songe en particulier au mémoire sur les petites entreprises de camionnage, pas aux grandes compagnies de transport mais plutôt aux petites entreprises. Après tout, il faut pouvoir appliquer une sanction sans remords. Quand on pense que pour une infraction sur déclaration sommaire de culpabilité, du même type que celle-ci, le Code criminel du Canada prévoit six mois et \$500. Si on compare cette une somme aux \$50,000 prévus pour première infraction et aux \$100,000 pour toute infraction subséquente, nous sommes loin des dispositions du Code criminel.

Le président: M. Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. L'amendement proposé par M. Benjamin est fort intéressant. Il pourrait certainement permettre de prévenir ces accidents ou le déversement de marchandises dangereuses. Il nous faudrait aussi étudier les règlements puisqu'ils ont un aussi grand rôle à jouer que la loi dans la prévention des déversements. L'une des meilleures façons de faire, c'est de tenir les gens financièrement responsables, du moins dans la mesure du possible. Toutefois, je ne suis pas d'accord avec M. Shaffer qui prétend qu'en imposant une sanction quotidienne ou en présumant que l'infraction se répètera, on ferait hésiter les tribunaux à imposer des amendes importantes. Je suis en faveur de cet amendement parce qu'il signifierait aux gens qu'avant de transporter des marchandises dangereuses au pays, ils doivent veiller à prévenir les accidents, sinon ils risquent d'en être tenus financièrement responsables dans une large part. C'est important. C'est bien beau de vouloir tout réglementer, mais il faut inciter

[Texte]

they had better make sure ahead of time that they do not have accidents because if they do they are going to be financially accountable to a large degree for those spills. And that, to me, is a very important aspect of this bill. It is one thing to regulate everything but it is another thing to regulate in such a way that there is an incentive there for people to perform. And it seems to me that this amendment would go a long way towards seeing that people do everything that can possibly be done to prevent dangerous spills in the first place, which to me is the most important part of this bill.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, while I agree with the philosophy just expressed, and I sympathize with that philosophy, I do not think the wording of this motion will accomplish that because under Clauses 4 and 5 of the bill there are discrete things that are offences, and if you say that each day that the offence occurs shall constitute a separate offence, I am not sure what you are saying—each day constitutes a separate offence. The offence only occurs once with respect to each transport movement. Either you are in compliance with the safety regulations, either you have packed and handled and are transporting in compliance or you are not; and if on the next day you are not, there is anyway a separate offence. I do not see what good it is to say that each day that the offence occurs shall constitute a separate offence. In the first place, a day does not constitute an offence. Some kind of violation constitutes an offence.

• 1625

Mr. Mayer: Mr. Chairman, if that is the point Mr. Shaffer is making, he has made the point. If it makes no difference, then leave the amendment in.

Mr. Shaffer: I think your remarks are tending to say this, that where there is a spill of dangerous goods and it is not cleaned up, every day that that spill is allowed to exist without being cleaned up constitutes a separate offence.

Mr. Mayer: No, no, not at all.

Mr. Forrestall: I think he is addressing himself to Clauses 4 and 5, which prescribe not the effects of the spill but the requirements of the bill in the handling or transportation of it.

Mr. Shaffer: If you are addressing 4 and 5, I cannot seem to understand the concept of each day constituting a separate offence. My idea is that either you packed it properly and you are transporting it properly or you are not. I do not understand how the next day can be another offence.

The Chairman: Just a minute now. I have a whole list of names here, so let us try to . . . a whole list of names here. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, Clauses 4 and 5 I think we have very quickly gone through. It says:

No person shall handle, offer for transport or transport any dangerous goods unless . . .

We are talking about prescribed safety procedures, we are talking about all of the containers, packages and means of transport and the prescribed safety requirements where they

[Traduction]

les gens à respecter les règlements. Je suis certain qu'un tel amendement incitera les gens à faire tout en leur pouvoir pour prévenir les déversements de matières dangereuses. C'est l'aspect le plus important du projet de loi à mes yeux.

M. Shaffer: Je partage les sentiments du député, mais je ne crois pas que cet amendement tel qu'il est libellé aura l'effet escompté parce que les articles 4 et 5 du projet de loi définissent des infractions et vous dites que chaque journée où une infraction est commise constitue une infraction distincte. Cependant, l'infraction ne peut être commise qu'une fois par trajet. Soit que vous vous conformiez aux règlements régissant la sécurité, soit que votre emballage, votre manutention et votre transport ne s'y conforment pas. On ne peut pas être conforme à la loi un jour et commettre une infraction le lendemain. A quoi cela sert-il de dire que chaque infraction constitue une seule infraction? D'abord, une journée ce n'est pas une infraction. Il faut qu'il y ait violation de la loi pour qu'il y ait infraction.

M. Mayer: Je crois avoir compris ce que M. Shaffer veut dire. Gardons l'amendement puisqu'il ne change absolument rien.

M. Shaffer: En fait, ce que vous devez vouloir dire, c'est que s'il y a un déversement de matières dangereuses, chaque jour qui s'écoule avant que les matières déversées ne soient ramassées, constitue une infraction distincte.

M. Mayer: Ce n'est pas du tout cela.

M. Forrestall: Il fait sans doute allusion aux articles 4 et 5 qui stipulent non pas les conséquences d'un déversement mais les dispositions du projet de loi sur la manutention ou le transport.

M. Shaffer: Si vous parlez des articles 4 et 5, je ne comprends pas alors comment votre concept peut s'appliquer. A mon avis, soit qu'une marchandise est bien emballée et transportée, soit qu'elle ne l'est pas. Comment peut-il y avoir infraction le lendemain.

Le président: Un moment. J'ai toute une liste de noms sous les yeux. Alors j'aimerais un peu d'ordre s'il vous plaît. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, nous avons rapidement étudié les articles 4 et 5. Je les cite:

La manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses sont subordonnés aux conditions suivantes . . .

Il est question des règles de sécurité prescrites, des conteneurs, des emballages et des moyens de transport de même que des

[Text]

are applicable, all applicable prescribed shipping documents and so on and so forth.

Clause 5, to put any safety mark on it which otherwise should not be there or offer to sell any of these darn things or offer them for use or anything like this—we are not talking about the incident of a spill or the consequence of an accident or the tangible result of an accident. We are talking about clearly understandable things. If an offence is noticed, whether it is a ticket or by way of an indictable procedure or the minister under the authority of Clause 5 issues an order or his agent issues an order, surely the bill does not want to leave with the offender the understanding that, oh, well, I am caught so it does not matter whether I correct it tomorrow or next week or next month.

In the event of containers, that container may be out of your hand but within your ownership and under your control but out of your physical control for a prolonged period of time, and that poses some consequence that might be a mitigating circumstance in law—I have no idea—but on the other hand, he clearly has the onus, certainly once notified, to correct the situation or to satisfy the ticketer that in fact every reasonable effort is being made to comply. The other side of the coin, of course, is that there has to be some guilt, there has to be some intention of contravention before in fact that level of seriousness comes into play, and given that circumstance, I agree with Mr. Mayer that your argument simply supports the amendment.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: It seems to me, Mr. Chairman, there are two separate kinds of issues here. I think Mr. Benjamin's concern had to do with spills that would continue, and I think the points raised by the other members have to do with the repetition of an offence. On the latter, there is no doubt that the bill as it stands provides for a situation where each time or each day that an offence is repeated, or each hour that an offence is repeated—each time that an offence is repeated it is an offence. There is no doubt about that. However the case of Mr. Benjamin's concern, if I read it correctly, has to do with a continuing effect of an accident and I think the point to consider here, which was made by Mr. Shaffer earlier, is that if it is a spill that is offending the environment, and there is a transportation aspect to it—it is not a spill that is occurring out of a plant, but it is out of a truck or a container that is on wheels of some sort—the determination of an offence and a penalty under this act does not preclude, if there is a continuing effect damaging to the environment, the application of the other statutes that deal with continuing spills and have various provisions as were referred to by Mr. Shaffer.

• 1630

Mr. Forrestall: Yes, I had understood we were talking more about the ticket offences where the judge had some discretion to apply a fine not in excess of \$1,000. However, the argument does not change. We are not talking about the spills, so I misunderstood, Mr. Benjamin. Quite obviously I thought he was referring to the other . . .

The Chairman: Mr. Benjamin.

[Translation]

normes de sécurité réglementaires applicables et des documents d'expédition, et ainsi de suite.

L'article 5 stipule qu'il faut apposer des indications de danger avant de vendre ces foutues marchandises. Il n'est pas question d'un déversement, ni des conséquences d'un accident. Tout cela est très clair. Si on remarque une infraction, l'article 5 autorise le ministre ou ses agents à émettre un décret ou une contravention ou à tenter des poursuites. On ne veut certainement pas faire croire au coupable qu'il peut s'en tirer s'il n'est pas vu et qu'il peut remettre tout cela à plus tard.

Quant aux conteneurs, vous pouvez en posséder un que vous ne contrôlez pas directement pendant un certain temps. Même si cette explication pouvait être motif à investigation aux yeux de la loi, le propriétaire du conteneur a tout de même la responsabilité, une fois averti, de corriger la situation. En revanche, il faut évidemment qu'on puisse prouver l'intention de commettre une infraction pour que cette dernière soit vraiment grave. Dans ces circonstances, comme M. Mayer, je crois que vos arguments appuient tout simplement l'amendement.

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, deux choses distinctes sont en cause. M. Benjamin s'inquiète des déversements qui ne seraient pas ramassés tandis que les autres députés semblent s'inquiéter plutôt de la répétition d'une infraction. Dans ce dernier cas, le projet de loi tel qu'il est à l'heure actuelle prévoit qu'il y a infraction chaque fois qu'une même infraction se répète. C'est évident. Cependant, ce qui préoccupe M. Benjamin, si j'ai bien lu, ce sont les effets prolongés d'un accident. Il faut tenir compte d'une chose, et M. Shaffer en a déjà parlé, et c'est que si l'on a renversé des produits qui sont nuisibles à l'environnement et que cela ne s'est pas produit à l'usine mais bien parce qu'il y a eu un accident impliquant un matériel roulant quelconque, rien ne nous empêche en plus d'imposer une amende aux termes de cette loi, d'avoir recours à d'autres lois s'appliquant aux cas de ce genre.

M. Forrestall: Oui, mais je croyais que nous parlions des petites infractions pour lesquelles un juge peut imposer une amende d'au plus \$1,000. Toutefois, cela ne change rien à l'argument. Puisque nous ne parlons pas des déversements eux-mêmes, j'ai dû mal comprendre M. Benjamin. Je pensais qu'il voulait parler de l'autre . . .

Le président: Monsieur Benjamin.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I did not mean to confine it only to spills in the application of the bill as a whole. Looking at Mr. Forrestall's illustration and at Clauses 4 and 5, let us say an inspector finds a dozen unsafe packages, and he tells the person that they are unsafe and are not to be used but that that person puts a safety mark on one container, ships it, is caught and charged with an offence and he proceeds the next day to do the same thing with a second package, it is another offence, but it does not say that in here. If all containers are ruled unsafe and he uses all 12, I bet you he only gets one charge, not 12.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: It would seem to me, Mr. Chairman, that each time an offence is repeated it is an offence and it seems to me, on the advice of the law officers of the Crown, that it is not necessary to say that in the bill because the bill says that when there is an offence, there is a penalty. If there is an offence detected and then subsequent offences, in other words, in the case just described by Mr. Benjamin, day two would cost more than day one, as provided for in this bill.

Mr. Forrestall: Whether by way of indictment or just summary offence.

Mr. Bockstael: If you are caught speeding three times in a row, you pay more the third time.

Mr. Forrestall: That is right, you lose your licence and I think that is the intent.

Mr. Bockstael: That is the idea.

Mr. Forrestall: And I think it is what Mr. Benjamin is after.

Mr. Benjamin: In a dispute, the inspector may say the container is unsafe and the owner of the container may say it is not, be it a ship or a tank truck or a regular container and the owner may be charged but in the period of time until the court decides who is right and who is wrong he could have used other containers that have also been judged to be unsafe, so you have a separate argument over each individual container. During that period of time while a decision is being made by the court, the fellow might decide to take a chance on these other ones in case he is found not guilty.

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I suppose it is, as Mr. Benjamin says, possible for potential offender to take a chance but he is risking a lot because if there is one case that is before the court it does not prevent, in another instance of transport not in compliance with the regulation, the seizure and possible forfeiture of the container or the goods or the means of transport, so he is risking that under this act as well. In fact, in some cases, he is probably risking his means of livelihood, if the means of transport is subject to seizure as it may well be.

The Chairman: Mr. Skelly did you wish to speak on this?

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne voulais pas qu'on limite l'application du projet de loi aux seuls déversements. Tenant compte de l'exemple donné par M. Forrestall et des articles 4 et 5, supposons qu'un inspecteur découvre une douzaine de conteneurs non sécuritaires et avertisse l'expéditeur de ne pas les utiliser, et que ce dernier en expédie quand même un après l'avoir doté d'une indication de danger, on peut alors porter une accusation contre lui. Cependant, s'il fait la même chose le jour suivant avec un deuxième conteneur, cela constitue une deuxième infraction, mais le projet de loi ne le dit pas. Si les douze conteneurs présentent des dangers et qu'il les envoie tous les douze, je suis prêt à parier qu'il n'y aura qu'une seule accusation et non douze.

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Chaque fois que quelqu'un commet un acte illégal, il y a une infraction et selon les légistes de la Couronne, il n'est pas nécessaire de le préciser dans le projet de loi, parce que ce dernier stipule que chaque infraction donne lieu à une amende. Si l'on constate qu'il y a eu plusieurs infractions consécutives, comme dans l'exemple donné par M. Benjamin, la deuxième infraction coûtera plus cher que la première, aux termes du projet de loi.

M. Forrestall: Soit par voie de mise en accusation ou sur déclaration sommaire de culpabilité.

M. Bockstael: Si l'on vous arrête trois fois pour excès de vitesse, vous allez payer beaucoup plus la troisième fois.

M. Forrestall: Oui, vous allez perdre votre permis et je pense que c'est justement l'intention du projet de loi.

M. Bockstael: Oui.

M. Forrestall: Je pense également que c'est ce que M. Benjamin voulait.

M. Benjamin: S'il y a litige, l'inspecteur peut dire que le conteneur présente des dangers et le propriétaire du conteneur peut dire qu'il n'en présente pas, qu'il s'agisse d'un bateau, d'un camion-citerne ou d'un conteneur ordinaire, et en attendant que le tribunal décide qui a tort et qui a raison, le propriétaire des conteneurs pourrait en utiliser plusieurs autres présentant également des dangers. En attendant que le tribunal ne rende sa décision, le propriétaire pourra décider de courir sa chance avec les autres conteneurs, au cas où le verdict serait en sa faveur.

Le président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Monsieur le président, il est sans doute possible qu'il décide d'encourir le risque, mais c'est un gros risque parce que même s'il y a déjà une affaire devant les tribunaux, rien ne nous empêche d'appliquer les règlements aux autres expéditions et de saisir les conteneurs, les marchandises ou le moyen de transport, de sorte qu'il risque gros. En fait, il met probablement en cause son gagne-pain lui-même, parce qu'on pourrait très bien saisir l'équipement utilisé pour le transport.

Le président: Monsieur Skelly, vouliez-vous faire une observation?

[Text]

• 1635

Mr. Skelly: Yes, I did. I still remain unconvinced by the arguments so far that Mr. Shaffer has put forward on this. He has mentioned the Fisheries Act, which I think we have had some pretty sad experience with in British Columbia and on the West coast—the protective measures there. Again, with this law, we are looking at the whole business of protection.

The other thing is that this is far more serious, in my opinion, than a situation we are talking about under the Fisheries Act, and God knows that is serious enough. The consequences of failure in this particular act is the loss of human life and property.

Somewhere between almost a definition of criminal negligence is where this stuff sits, and the penalty for that is life imprisonment, if we read some of the more serious approaches into Clause 5. So, we are not talking about a minor situation here; we are talking about a very, very serious thing.

The points the previous speakers have made are that we want a deterrent in advance of the proposed act, and the stronger the deterrent, the more likely we are to achieve our goal. If we put a deterrent in this legislation that is going to remove any economic incentive—and I will try a couple of examples on you a little later on and see how you respond to them—but if we can put a penalty in this particular legislation that removes any economic incentive for undertaking this, I think we are doing a much better service.

In my particular riding, I have a number of tanks of chlorine laying at the bottom of a channel. That is no longer the responsibility of the people who packed those cars of chlorine up; it is now the responsibility of the Canadian government. Should these tanks ever let go, if we ever know where they are, we may be in for very serious consequences.

When we are talking about each day an offence occurs, we are talking about from the time a barge full of chlorine tankers leaves Vancouver to its destination, and delivery of that contract may be more important than a \$50,000 fine. If it comes up each day as an offence, then it is far more serious incentive to the transporters or handlers not to continue with the offence.

The same kind of situation could result in trucking this stuff, toxic wastes or chlorine or other serious and potentially dangerous things throughout the province, or through Western Canada, where they are moving over a number of days; a single act, but encompassing a time period. The reason—there may be knowledge of this and it may be established later—we made the point of asking whether they are really guilty. The second thing is: When did the offence actually occur? It can go on over time.

If we put this particular thing in there, this would be a serious disincentive to take a chance or continue with it. Fifty thousand dollars may not be enough to deter somebody from fulfilling a fairly large contract.

The Chairman: Mr. Shaffer, do you wish to comment?

Mr. Shaffer: Briefly, thank you, Mr. Chairman. On the point of being criminally negligent to the point possibly of

[Translation]

M. Skelly: Oui. Les arguments de M. Shaffer n'ont pas encore réussi à me convaincre. Il a mentionné la Loi sur les pêches, avec laquelle nous avons connu quelques mauvaises expériences en Colombie-Britannique et sur la côte ouest. En étudiant cette loi, nous étudions toujours la même question, c'est-à-dire la protection.

Cependant, la question qui nous occupe en ce moment est beaucoup plus sérieuse, selon moi, que les situations pouvant relever de la Loi sur les pêches et qui sont pourtant déjà bien assez sérieuses. Dans ce cas-ci, un échec peut se solder par la perte de vies humaines et de biens matériels.

Il s'agit presque de négligence criminelle, qui est punie de l'emprisonnement à perpétuité, à lire certaines des dispositions les plus sévères de l'article 5. C'est donc sérieux, très sérieux.

Les autres députés ont dit que nous voulions qu'on adopte des mesures de dissuasion avant de passer à l'application du projet de loi, et que plus ces mesures seraient sévères, plus nous pourrions espérer atteindre notre but. Si le projet de loi contenait une mesure de dissuasion telle qu'il ne serait plus rentable d'enfreindre la loi, quitte à payer une légère amende, et je vous donnerai quelques exemples de ces mesures plus tard pour voir quelle est votre réaction, le projet de loi serait alors beaucoup plus efficace.

Dans ma circonscription, il y a de nombreuses citernes de chlore au fond d'un canal. Ceux qui ont chargé la marchandise ne sont plus responsables de ce qui peut se produire, cela relève maintenant du gouvernement du Canada. S'il devait y avoir une fuite, cela pourrait avoir des conséquences très graves, parce que nous ne savons même pas où les citernes se trouvent.

Les infractions peuvent se produire à partir du moment où le fardier chargé de conteneurs remplis de chlore quitte le port de Vancouver jusqu'au moment où il arrive à destination. L'exécution du contrat peut être beaucoup plus importante qu'une amende de \$50,000. Cependant, si cette amende devait être imposée chaque jour, cela inciterait probablement beaucoup plus l'expéditeur à cesser ces activités dangereuses.

Le camionnage présente les mêmes caractéristiques, puisqu'on transporte des déchets toxiques, du chlore ou d'autres matières dangereuses à travers la province ou à travers l'Ouest du Canada, ce qui peut prendre plusieurs jours. Nous avons déjà demandé si les camionneurs se rendaient coupables d'une infraction chaque jour. Deuxièmement, on peut se demander quand l'infraction s'est produite au juste? Je pourrais continuer très longtemps comme cela.

Si nous pouvions imposer des amendes assez fortes pour les dissuader, cela serait plus utile. Une amende de \$50,000 n'empêchera peut-être pas un expéditeur de remplir un gros contrat.

Le président: Monsieur Shaffer, avez-vous des observations à faire?

M. Shaffer: Oui, monsieur le président. Si quelqu'un se rend coupable de négligence criminelle entraînant la mort ou des

[Texte]

causing death or injury, there is nothing to stop the application of the Criminal Code. If there is a case of provable criminal negligence, that is a matter for the Attorney General to consider on the basis of the Criminal Code.

However, on the basis of this legislation, I appreciate the point you make, Mr. Skelly. It is a very serious matter and it is perhaps a more serious matter than dealt with in the Fisheries Act, although we have some other environmental legislation, like the Canada Water Act and the Northern Inland Waters Act, which also have continuing offence provisions, but lesser penalties.

The Chairman: Mr. Skelly, Mr. Charron would like to comment on your first remarks, please.

Mr. Skelly: Sure, okay.

Mr. Charron: On the second aspect, Mr. Chairman, using the example—and I am just trying to understand—if an inspector becomes aware that this contravention of the proposed act is occurring, he has the powers to put a stop to it and to lay a charge. If he does that, and the next day, or later in the same day—I mean, this business of each day, I am not sure—if the inspector finds later the same day that the offence is still being committed, he can charge again. At that time, as we said earlier, it is double the price.

I have difficulty understanding in what way saying that each day the offence is committed would constitute a separate offence, because each time the offence is committed, it is a separate offence. In other words, presumably an offence that would not be detected, nothing will happen about that one; but if it is detected, it is dealt with. And the inspector has very broad powers; but if, in spite of the exercise of these powers, the endeavour continues, the inspector, upon dealing with it again, will obviously see it as another offence.

Mr. Skelly: You are satisfied that an offence may occur and be detected, that an act can be undertaken that contravenes the legislation and can be detected at some later point, maybe at the unloading or during transit, with a number of vehicles involved, and it can be willingly undertaken and that that could be established, and that certainly would—well, I guess what I am saying is that, in mid-haul, somebody could come and detect an offence, or a certain incident could have occurred resulting in an offence, later establishing the fact that it was improperly loaded or contravened the act, and you could establish that knowingly, that that would be a single event.

What I am concerned about is that these things are so serious for the people who suffer the consequences, the serious events, that we should place in this legislation a very, very serious deterrent; and it seemed to me that if someone willingly violated that act, that each day on which it occurred should become an offence, not each separate item.

Mr. Charron: Mr. Chairman, it seems to me that what we are really talking about, if one can abstract, is the amount of penalty, the size of penalty—I think that is what we are really talking about; and I think what I am hearing are comments to the effect that the deterrent is not strong enough. Is this a correct interpretation?

[Traduction]

blessures, rien ne nous empêche d'avoir recours au Code criminel. Si l'on peut prouver qu'il y a eu négligence criminelle, c'est au procureur général qu'il incombe de prendre des mesures.

Toutefois, je vois où vous voulez en venir, monsieur Skelly. Il peut se produire des situations beaucoup plus graves que celles qui relèvent de la Loi sur les pêches, mais nous avons d'autres lois pour la protection de l'environnement, comme la Loi sur les ressources en eau du Canada et la Loi sur les eaux intérieures du Nord, qui prévoient également des amendes mais moins importantes.

Le président: Monsieur Skelly, M. Charron aimerait répondre à votre première observation.

M. Skelly: Très bien.

M. Charron: Je veux simplement des éclaircissements; si un inspecteur découvre qu'on enfreint la loi, il est autorisé à mettre fin à cet acte illégal et à porter une accusation. S'il le fait, et que le jour suivant ou plus tard au cours de la même journée, il constate qu'on continue toujours à commettre cette infraction, il peut porter une autre accusation. Cette deuxième accusation donne lieu, comme on l'a dit tout à l'heure, à une double amende.

J'ai du mal à comprendre comment le fait de dire qu'une infraction répétée chaque jour serait chaque fois considérée comme une nouvelle infraction; en effet, chaque fois qu'une infraction est commise, c'est une infraction distincte. En d'autres termes, une infraction non décelée ne donnerait lieu à aucune mesure; une infraction décelée donnerait lieu à des mesures. L'inspecteur a des pouvoirs très étendus; si, malgré ces pouvoirs, l'acte se perpétue, l'inspecteur au moment où il le décelera de nouveau le considérera comme une nouvelle infraction.

M. Skelly: Supposons qu'une infraction puisse être commise et décelée, qu'un acte contrevenant à la loi puisse être commis et décelé quelque temps plus tard, au moment du déchargement ou en cours de route, et que plusieurs véhicules soient impliqués; supposons que l'acte puisse être commis délibérément et que le fait puisse être prouvé, ce serait certainement... ce que j'essaie de dire c'est qu'en cours de route quelqu'un pourrait déceler une infraction, ou un incident pourrait se traduire par une infraction, et l'on pourrait prouver que le chargement n'a pas été fait correctement ou que la loi a été délibérément enfreinte. Ce serait une seule occurrence.

Il me semble que les conséquences de ces actes sont telles que la loi devrait prévoir des peines très graves comme moyen de dissuasion. Il me semble que si quelqu'un enfreint volontairement la loi, chaque jour où il le fait doit être considéré comme une nouvelle infraction. Il ne doit pas nécessairement s'agir d'un nouvel acte.

M. Charron: Monsieur le président, si vous permettez que j'engage le débat sur un autre plan, il me semble que ce dont il est question ici c'est de la sévérité de la sanction. Si je comprends bien, certains députés estiment que la sanction n'est pas suffisamment sévère, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Benjamin: I think that would be part of it; and the second part would be that the inspector, or anyone else who has the authority, make the deterrent even more effective, if the law said—and I would be quite prepared to make a one-word change to my amendment: rather than “each day”, it would read “each time that the offence occurs shall constitute a separate offence.” Then it becomes mandatory upon the inspector or any other authority to see that there bloody well is a charge laid on each separate offence—and not just one charge; he may have committed half-a-dozen offences.

Mr. Forrestall: Well, Mr. Benjamin, if we regulate the speed of trains through Mississauga and they wind up in Ottawa barrelling along at 50 miles an hour faster than they are supposed to on the same day, that is two separate offences; but it becomes doubly important because they have already been ticketed once during the day and this is the second time; so once more and you are out of business. That is what you are after.

Mr. Benjamin: Yes; that the deterrent be so great that there is no way they will even consider taking a second chance.

My point is that instead of leaving it completely up to the discretion of an inspector, or any other authority who has the authority under this bill, that it be mandatory that they are separate offences—that you keep the deterrent in place.

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman.

I do not want to prolong the argument because we have been through the first round, but I just wanted to add something that perhaps was not pointed out before, and that is that under Clause 6.(1)(a), it is a summary conviction offence, but under Clause 6.(1)(b), you can take a proceeding on an indictable offence, and it is possible under the provisions of the Criminal Code, where there is imprisonment for a term of less than 5 years—and this is one of them because it is a two-year term—to impose a fine, and the size of that fine is in the discretion of the court; and one of the ideas that we had in drafting this was to do so immediately in context with paragraph (a) which is \$50,000, and \$100,000 on a subsequent offence, to indicate to the courts that they may exercise their discretion above and beyond those figures. So, for a more serious type of offender, there is a more serious type of proceeding.

• 1645

The Chairman: Mr. McDermid, do you wish to comment?

Mr. McDermid: Well, I listened to the examples and I am not convinced that it is a good amendment. I think that the inspectors have powers through the proposed act that allow them to jump on an individual. The example of the fellow shipping the cartons each day, that is a separate offence to my way of thinking and that if he was caught at it, he would be charged separately. I think the penalties in there are meaningful enough. At first I thought he was talking about, for example, the Mississauga situation where the damn cars lay

[Translation]

M. Benjamin: C'est cela en partie. Il y a aussi le fait que l'inspecteur, ou quiconque pouvant exercer son autorité, doit être en mesure de rendre la dissuasion encore plus efficace. Il suffirait que la loi dise «chaque fois» au lieu de «chaque jour». Je serais prêt à faire le changement. L'amendement deviendrait le suivant: «chaque fois que l'infraction est commise, il s'agit d'une infraction distincte». Il appartient alors à l'inspecteur ou aux autorités chargées de faire appliquer la loi de veiller à ce qu'une accusation soit portée chaque fois qu'une infraction est commise. Il n'y a pas qu'une accusation. Il a pu y avoir une demi douzaine d'infractions.

M. Forrestall: Et bien, monsieur Benjamin, si la vitesse des trains est limitée à Mississauga et qu'ils entrent à Ottawa à une vitesse qui dépasse de 50 milles à l'heure celle qui est permise ce jour-là, il s'agit de deux infractions distinctes. La deuxième infraction est cependant plus grave puisqu'elle suit la première. Encore une, et les trains sont immobilisés. C'est bien le résultat que vous cherchez à obtenir.

M. Benjamin: Il faut que la force de dissuasion soit telle que les responsables n'envisagent pas de commettre une infraction deux fois.

Ce que je veux dire, c'est qu'il ne convient pas de laisser tout cela à la discrétion de l'inspecteur ou des autorités chargées de faire appliquer la loi. Il faut que les infractions soient considérées une à une. C'est le seul moyen d'avoir un effet dissuasif.

Le président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président.

Je ne veux pas prolonger le débat puisqu'il y a déjà eu un tour. Je veux simplement parler d'un sujet qui n'a pas encore été abordé. En vertu du paragraphe 6.(1)(a), il s'agit d'une infraction possible d'une déclaration sommaire de culpabilité. Le code criminel le permet pour les peines d'emprisonnement de moins de 5 ans. Et dans ce cas-ci, la peine d'emprisonnement prévue est de deux ans. Il est possible d'imposer une amende dont le montant est laissé à la discrétion du tribunal. Lorsque nous avons rédigé ces dispositions nous avons tenu compte du paragraphe (a), qui prévoit une amende de \$50,000 pour la première infraction et de \$100,000 par récidive. Nous avons voulu que les tribunaux sachent qu'ils pouvaient imposer des peines plus sévères. Pour ceux qui commettraient des infractions plus graves, il y aurait donc des procédures plus sévères.

Le président: Vous voulez dire quelque chose, monsieur McDermid?

M. McDermid: J'ai écouté les exemples qu'on a donnés, mais je ne suis pas encore convaincu qu'il s'agisse-là d'un bon amendement. Je pense que les inspecteurs ont tous les pouvoirs dont ils ont besoin en vertu de la loi proposée pour s'en prendre au contrevenant. Quant à l'expéditeur qui envoie de nouvelles boîtes chaque jour, je pense qu'il s'agit bien là d'infractions distinctes s'il est pris sur le fait et il doit faire l'objet d'accusations distinctes. Et je pense que les peines prévues sont suffisantes. Au début, je croyais que l'auteur de l'amendement

[Texte]

there for three or four days burning and each day you charge them for something dangerous. I know what he is trying to get at, but I cannot understand the amendment because of that. I am not convinced yet, is what I am saying.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: . . . wrongly placarded, deliberately or otherwise, and it is en route to the west coast. Every time it is seen it is wrong, when, in fact, it was wrong once. So I have some reservations about it and I think we should have the question.

Mr. McDermid: Jump on me if I am wrong, but I understand that if an inspector does see a package like that and does ticket the individual, that he can order him to put the safety sticker on, or whatever the heck he has to do, or he can seize that particular product until in fact he abides by the decision of the inspector, and so I think it is covered. Do you want to comment on what I just said, Mr. Ellison? Am I wrong?

Mr. Bockstael: You are correct.

Mr. McDermid: That is the way I read the bill anyway.

The Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I have two points and I would like to again address them through you, Mr. Chairman, to Mr. Shaffer. The first one is, let us assume that a barge load of material goes up the coast and that it is loaded improperly with the knowledge that it is loaded improperly, and that it takes several days to make this transit. It stops in a number of communities to off-load at coastal communities that are in very tight and confined areas where if something happens, the whole area is at risk. There are very few resources to fall back on in an emergency and dangerous situation evolves. We have had those, and what I am suggesting is that if there is a knowing contravention in the beginning and that it takes several days and a variety of communities are jeopardized, and the inspector discovers it when it when it is, say, halfway through its run after it has been into a number of areas, that would constitute, I presume, one single offence and the court would then have a judgment as to the nature and quality of the offence and be able to impose what they felt was a correct fine. If it was serious enough, and I think what Mr. Benjamin and I and several others were getting at, is that in order to give the courts the maximum latitude in judging it and choosing an appropriate penalty, we would allow them the device of making each day a separate offence. That is basically what we are getting at and I would like to hear your comments on that; if the inspectors only discovered an offence once but the offence had knowingly occurred over several days.

One more point. You mentioned that you were reluctant to see a situation, or the Department of Justice was, where these offences were allowed to occur on a daily basis because they imposed a smaller penalty over a large number of days may set a precedent for low penalties or make the courts reluctant to

[Traduction]

parlant de la situation de Mississauga par exemple, souhaitait que les responsables fassent l'objet d'accusations distinctes pour chacun des trois ou quatre jours où les wagons sont restés là à brûler. Je sais à quoi il veut en venir, mais je ne vois pas ce que l'amendement peut apporter de nouveau. Je ne suis pas convaincu de sa nécessité.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: . . . des wagons mal identifiés, volontairement ou non, en route pour la côte Ouest. Chaque fois que la chose serait remarquée, il y aurait infraction. J'ai des réserves à ce sujet. Je pense que l'amendement devrait être mis aux voix.

M. McDermid: Vous pouvez me reprendre si j'ai tort. Mais je pense que l'inspecteur, lorsqu'il décèle un colis mal identifié, peut donner une contravention au responsable et peut lui enjoindre d'y coller une indication de danger ou de prendre les mesures qui s'imposent, à défaut de quoi il a le loisir de saisir le colis en question. Il peut le garder jusqu'à ce que le responsable se rende à sa décision. Le cas est donc prévu. J'ai raison ou j'ai tort, monsieur Ellison?

M. Bockstael: Vous avez raison.

M. McDermid: C'est également la façon dont je comprends le bill.

Le président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Je voudrais dire deux choses à M. Shaffer, par votre intermédiaire, monsieur le président. D'abord, prenons le cas d'un chaland qui serait mal chargé, à dessein ou non, et qui remonterait la côte. Il lui faudrait plusieurs jours pour effectuer son voyage. Il s'arrêterait dans diverse petits ports pour décharger des marchandises, et ces ports sont très rapprochés. Si un incident se produisait dans l'une de ces localités, c'est toute la région qui serait menacée. On aurait très peu de moyen à sa disposition en cas d'urgence ou en cas de danger. Il y a eu des cas semblables. Je veux dire que, si les responsables avaient su dès le départ qu'ils contrevenaient à la loi, et qu'ils auraient mis plusieurs jours à atteindre les diverses localités sur leur parcours, au moment où ils auraient été découverts par l'inspecteur, à mi-chemin au cours de leur voyage, supposons, après qu'ils se seraient arrêtés dans un certain nombre de ports, ils n'auraient fait l'objet que d'une seule accusation. Le tribunal aurait déterminé la nature et la gravité de l'infraction et aurait imposé la peine qui convenait. Dans les cas graves, M. Benjamin, moi-même et plusieurs autres, nous souhaiterions que les tribunaux aient toute la latitude voulue pour prendre une décision et choisir la peine appropriée. Pour cela, ils devraient pouvoir considérer que chaque jour donne lieu à une infraction distincte. C'est ce à quoi nous voulons en venir et c'est sur quoi nous aimerions entendre vos commentaires. Il s'agit des cas où les inspecteurs auraient découvert une infraction une fois alors que l'infraction aurait été commise à dessein plusieurs fois en plusieurs jours.

Encore une chose. Vous avez dit que vous hésitez ou que le ministère de la Justice hésitait à considérer les infractions selon le nombre de jours où elles se produisent parce que le fait d'imposer des peines peu sévères pour des infractions réparties sur un certain nombre de jours pouvait créer un précédent

[Text]

enforce the full amount. I just lost your point there. Could you tell me how that may apply to the situation that I described?

• 1650

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, you have four offences on four days instead of one offence over four days, so the judge decides \$20,000 is an appropriate size of the fine considering the offender and the danger to the public and the circumstances, therefore \$5,000 for each of the four days.

Mr. Skelly: So you are suggesting that someone later on would come up and one offence would mean \$20,000?

Mr. Shaffer: That is right.

Mr. Skelly: And they would use this as a precedent.

Mr. Shaffer: I have seen that happen in other legislation. You mentioned yourself the not altogether satisfactory experience under the Fisheries Act. I am not a litigation lawyer dealing with the Fisheries Act but I suspect, from the talks I have had with environment and fisheries people, that part of the problem is that the courts feel reluctant to impose that level of penalty in all circumstances and so they establish a much lower level. That is why I said that sometimes this type of legislation has an effect opposite to that which is intended. It is almost like a mind game with the judiciary. You are telling them, "You had better do this," and they are going to say "Yeah, just make me do it. I will get around it."

Mr. Benjamin: Then why not say in your bill, on summary conviction a fine not less than \$50,000 on the first offence and not less than \$100,000 on the second? If what you are saying is true in terms of experience with the courts and the leniency of judges, for four offences he will assess \$5,000 for each one, not \$50,000 for each one.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, it is because I am not being cynical about judicial discretion. As a lawyer I respect judicial discretion and I am prepared to live with judicial discretion, unlike many people who feel that they ought to tell the judges of this country what to do about every little jot and tittle of the law. I am not of that persuasion. I am saying that if you say not less than \$50,000, what is going to become of the small independent trucker who is guilty of some offence for which he had no proper instructions, he did not understand the code of regulations, he could not read them properly? That would be a complete abuse of judicial discretion.

We are saying that the offence shall not exceed, which means that the judge has a discretion, which is the way I think it ought to be. The judge is in the best position to appreciate the evidence, the circumstances, the type of person who is the offender, the type of situation, of transport, that it was and the

[Translation]

favorisant l'imposition de peines peu sévères ou risquant de faire hésiter les tribunaux à imposer les maximums. Je n'ai pas compris votre argument. Pouvez-vous me dire en quoi elle se rattache à la situation que j'ai décrite?

M. Shaffer: Monsieur le président, quatre infractions à raison d'une par jour plutôt qu'une seule infraction se prolongeant pendant quatre jours, si bien que le juge décide que l'amende à verser sera de \$20,000 en considération de la situation du coupable, du danger couru par le public et des circonstances. Autrement dit, cela fait \$5,000 par jour, pendant quatre jours.

M. Skelly: Voulez-vous donc dire que plus tard quelqu'un qui serait coupable de la même infraction se verrait imposer pour une seule infraction une amende de \$20,000?

M. Shaffer: C'est juste.

M. Skelly: La décision du juge aura donc créé un précédent.

M. Shaffer: Ce n'est cependant pas nouveau car c'est déjà arrivé dans le cas d'autres lois. Vous avez dit vous-même que l'expérience qu'on a de la loi sur les pêcheries n'était pas entièrement satisfaisante. Je ne suis pas spécialiste des procédures de litige, encore moins spécialiste de la loi sur les pêcheries mais je soupçonne, suite aux entretiens que j'ai eus avec mes collègues du ministère des Pêches et de l'Environnement, que le problème tient au fait que les tribunaux hésitent à imposer des peines aussi lourdes dans tous les cas, si bien que les peines sont considérablement allégées. C'est pourquoi j'ai dit tout à l'heure que ce genre de loi avait souvent un effet contraire à l'intention. C'est un peu comme un petit jeu que l'on joue avec le judiciaire. Inutile de leur dire: «Vous ferez ceci ou cela.» car ils répliqueront: «Nous n'en ferons qu'à notre tête, inutile de nous dire quoi faire.»

M. Benjamin: Pourquoi ne pas préciser dans le Bill que les déclarations sommaires de culpabilité entraîneront une amende qui ne sera pas inférieure à \$50,000, pour la première infraction et, pour la récidive, une amende qui ne sera pas inférieure à \$100,000? Si ce que vous dites est vrai, si les juges sont trop coulants effectivement, quatre infractions entraîneront une amende de \$5,000 chacune, et non pas de \$50,000 chacune.

M. Shaffer: Monsieur le président, j'ai plus de respect que cela pour le pouvoir judiciaire. En tant qu'avocat, je suis prêt à accepter qu'il ait des pouvoirs discrétionnaires, contrairement à certains qui estiment qu'il faut dicter aux juges canadiens ce qu'il faut faire pour la moindre petite disposition contenue dans la loi. Je refuse de faire cela. Si l'on précise que l'amende ne sera pas inférieure à \$50,000, qu'advient-il du petit camionneur indépendant qui sera coupable d'une infraction dont il ne connaîtra pas très bien la nature, ne comprenant pas très bien les règlements parce qu'il ne peut pas les lire aisément? Si l'on faisait cela, le pouvoir discrétionnaire des juges serait bafoué.

En précisant un maximum pour les amendes, le juge peut, à sa discrétion, imposer une juste sanction. A mon avis, ce doit être ainsi. Le juge est celui qui est le mieux en mesure de juger les faits, les circonstances, à qui il a affaire, la situation, les conditions du transport et le danger couru par le public. A

[Texte]

type of danger it presented to the community. There is nobody, in my opinion, who can replace that enlightened discretion of the court, and to take it away I think would be a travesty of justice.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I did not really get a response to my second part. If you have got a response to that question I asked before, I would maybe suggest to you that the problem with the Fisheries Act is not going to court, it is getting to court, and there is a reluctance to charge. This is the experience that we have had. Even though there is clear violation, they are making assumptions that it is going to go badly in court or it is going to wind up in a constitutional wrangle, and therefore the legislation is not being applied. People are turning a blind eye or it is going part way up the ladder and ending. I am not certain that that experience would occur here.

I would like to ask you about the other thing, a continuing offence, knowingly committed and picked up part way through being a single offence, rather than a judge being given the discretion. I agree with you 100 per cent that the judge is the one that is going to determine whether it is a small trucker or the potential for a major catastrophe. I guess what we are getting at is a larger fine for this kind of situation which is rare but does occur.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. In the case of such a circumstance, the inspector would have powers under sub-clauses (4), (2) and (3) to request or take the actions necessary to remedy a failure to comply with the regulations. If that was not possible, where there was, as in your example, the imminent threat to life, health or property, for example, under Clause 15 he could seize those goods or the means of transport. If that does not effectively put a stop to the threat—it is an immediate action and is far, far quicker than going to court and maybe not getting into court for three or four months . . .

• 1655

Mr. Skelly: But it does leave a vacuum between the point of loading and departure and the point of seizure. That was just . . .

Mr. Ellison: Excuse me, Mr. Chairman, for Mr. Skelly. If an inspector comes across an offense of the nature that you have talked about, I am quite sure that he can do two things. He can cite an infraction which could lead to a prosecution, and he can also seize. Then it would be up to the court to determine the nature of the penalty, which, as Mr. Shaffer has said, may well be a summary conviction or may well be an indictable conviction, which the Criminal Code allows to be an unlimited fine if it is an indictable conviction of less than five years and may, in fact, result in the forfeiture of the means of transport, or whatever, which is so seized. So there are very, very strong powers there.

[Traduction]

mon avis, rien ne peut remplacer le pouvoir discrétionnaire conféré au tribunal à condition qu'il qu'il en use à bon escient. A défaut de cela, la justice est parodiée.

M. Skelly: Monsieur le président, on n'a pas encore répondu à la deuxième partie de ma question. Auparavant, je tiens à souligner que dans le cas de la loi sur les pêcheries, le problème n'est pas le recours en justice mais le déroulement des poursuites. On semble hésiter à faire des inculpations, du moins c'est ce que j'ai pu constater. Même quand il est évident qu'on a enfreint les dispositions de la loi, on craint que le procès soit difficile ou que cela entraîne une controverse constitutionnelle, tant et si bien que les dispositions de la loi ne sont pas appliquées. On ferme les yeux ou encore les poursuites sont abandonnées à mi-chemin. Je ne suis pas sûr que cela se produirait dans le cas qui nous occupe.

Je reviens au cas de l'infraction qui se perpétue, intentionnellement commise et découverte en cours de route. On considérerait cela comme une infraction unique plutôt que de laisser au juge le soin d'en décider. Je conviens tout à fait que c'est le juge qui doit déterminer s'il s'agit d'un petit entrepreneur ou encore s'il y a une possibilité que l'infraction dégénère en une catastrophe grave. Je suppose que des amendes très élevées seront imposées dans le cas des catastrophes graves, bien qu'elles soient rares.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci monsieur le président. Dans ce cas-là, l'inspecteur aura le pouvoir, au terme des paragraphes (4) (2) et (3) de demander que les mesures qui s'imposent soient prises pour pallier une situation où les règlements ne sont pas respectés. Si ce n'était pas possible cependant et si, comme dans l'exemple que vous avez cité, il y avait danger imminent pour la vie, la santé ou la propriété d'autrui, l'inspecteur pourrait saisir les marchandises et les véhicules au terme de l'article 15. Même si cela n'arrête pas immédiatement la menace, un geste est posé sur-le-champ et c'est beaucoup plus rapide que d'intenter des poursuites. En effet, la cause risque de n'être entendue que trois ou quatre mois plus tard.

M. Skelly: Mais il y a quand même un laps de temps qui s'écoule entre le moment où les marchandises sont chargées à bord du véhicule et le moment où elles sont saisies. C'était . . .

M. Ellison: Excusez-moi, monsieur le président. Si un inspecteur découvre qu'une infraction du type que celle que vous venez de décrire est commise, il a l'alternative suivante. D'une part, il peut rédiger une sommation qui mènera à des poursuites, ou bien, il peut saisir marchandises et véhicule. Ensuite, ce sont les tribunaux qui détermineront quelle sanction sera imposée et, comme l'a dit M. Shaffer, c'est à ce moment-là qu'on décidera s'il s'agit d'une déclaration sommaire de culpabilité ou bien d'une déclaration de culpabilité par voie de mise en accusation, pour laquelle le Code criminel prévoit une amende dont le montant n'est pas limité puisque, pour le même genre de déclaration de culpabilité, la peine prévue ici est inférieure à 5 ans. De fait, cela n'exclut en rien la possibilité de saisie. On constatera donc que les pouvoirs conférés ici sont très vastes.

[Text]

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: One final point, Mr. Chairman, if I may, from the officials. I guess what we are saying is that the discretion must be with the judiciary. For instance, it is conceivable that an inspector would discover an illegal activity that has been going on for a year, or two years, and a similar one that has been going on for one hour. It would seem to me that the penalty is likely to be different.

The Chairman: Any further debate?

Mr. Forrestall: We have a question as to whether in Clause 6(2), where:

(2) Every person who contravenes or fails to comply with any provision of this Act or the regulations for which no other punishment is provided by this Act is guilty of an offence and is liable

to a fine of \$10,000 on summary conviction and, on indictment, a term not exceeding one year, whether or not these anomalies do occur, you might increase it to a fine not exceeding \$50,000 to look after the anomalies. Certainly there are an awful lot of them.

The Chairman: All those in favour of the amendment, raise your hands.

Amendment negatived; yeas 2; nays 11.

Clause 6 as amended carried.

On Clause 7—ticket offences.

The Chairman: I have an amendment, again proposed by Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods be amended in Clause 7 by deleting lines 5 to 34 at page 5.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I am sorry, have I the wrong one?

The Chairman: No.

An hon. Member: That is the whole thing.

The Chairman: The chair has looked at this clause and at the rules of order, and I must point out to Mr. Benjamin that the rules of order clearly state that committees cannot move an amendment which will delete a complete clause if there is no proposal to provide a new clause. They can vote for or against but cannot delete. Therefore, I will have to rule that motion out of order.

• 1700

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to hear something from the officials about the provisions of this clause of the bill. We are debating the clause in the bill, you ruled my amendment out of order.

Mr. Chairman, on Clause 7 my amendment was designed to eliminate the possibility of classifying some offences as "ticket offences", providing smaller fines in less formal procedures; again, let me quote the Canadian Environment Law Association:

[Translation]

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, permettez que j'adresse une dernière remarque aux fonctionnaires. On s'accorde à croire que les pouvoirs discrétionnaires doivent être réservés au judiciaire. Il est cependant concevable qu'un inspecteur découvre, dans un cas, une infraction qui dure depuis un an ou deux, et, dans un cas semblable, une infraction qui dure depuis une heure. Il serait logique que la peine imposée soit différente.

Le président: Y a-t-il d'autres remarques?

M. Forrestall: L'article 6(2) précise:

(2) Lorsque la présente loi ne prévoit aucune autre peine à cet égard, quiconque contrevient à la présente loi ou à ses règlements, est coupable d'une infraction et passible

d'une amende de \$10,000, sur déclaration sommaire de culpabilité, et, sur déclaration de culpabilité par voie de mise en accusation, d'une peine d'emprisonnement maximale d'un an. Que ces infractions soient commises ou non, on pourrait porter le maximum de l'amende à \$50,000. Il est entendu cependant que ces infractions sont commises.

Le président: Que tous ceux qui approuvent l'amendement lèvent la main.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 2.

L'article 6 ainsi modifié est adopté.

L'article 7—Contraventions.

Le président: M. Benjamin propose un amendement à cet article.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que le bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit amendé en supprimant, page 5, les lignes 8 à 37.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Excusez-moi, je me suis trompé.

Le président: Non.

Une voix: Vous voulez supprimer tout l'article.

Le président: L'amendement n'est pas recevable car je vous signale, monsieur Benjamin, que selon le Règlement, les membres d'un comité ne peuvent pas présenter un amendement dont l'objet est de supprimer tout un article, à moins de proposer un autre article en remplacement. On peut voter pour ou contre un article mais on ne peut pas le supprimer. Par conséquent, votre motion n'est pas recevable.

M. Benjamin: Monsieur le président, les fonctionnaires du ministère pourraient-ils nous dire pourquoi on a décidé d'inclure cette disposition dans le bill. Même si ma motion n'est pas recevable, nous pouvons débattre de l'article.

Monsieur le président, mon amendement visait à exclure la possibilité de créer une catégorie d'infractions passible d'une contravention qui se résumerait à des amendes moins élevées et permettraient d'échapper aux poursuites judiciaires. Je cite

[Texte]

Section 7 provides that any offence under the Act can be designated a "ticket offence". The usual Criminal Code procedure with regard to the laying of the information and summons will be superseded by a more summary procedure to be established by regulations passed pursuant to this section. This provision while it has some theoretical advantages, in practice will allow for the emasculating of the standard penalties provided for breach of the Act. These penalties which are set out in section 6 provide for \$10,000.000 maximum fine upon summary conviction or for one year maximum imprisonment upon indictment. (Punishment by indictment allows the court to impose a fine without limit). The 'ticket offences' provision, section 7 provides for a maximum fine of only \$1,000. This provision amounts to a 'licence to be dangerous'.

Those are the arguments of the Canadian Environmental Law Association.

Now, again, I moved that amendment, which you ruled out of order, to take into account what they had to say in their brief.

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman.

One of the main reasons for Clause 7 is that not only are there offences under the act but, as you know, the act is a vehicle for regulations. There will be perhaps great masses of technical regulations dealing with packaging, labelling and not only that; we are now, as you know, proposing training procedures and reporting procedures and inspection procedures. Now there is a plethora of regulations that you may violate and to come up with this system of an indictable offence, or even a summary conviction offence for \$50,000 or \$100,000 or more, does not seem to be consonant in all cases with the type of violation you are looking at.

Now, true, I think it would be foolish to make it a ticket offence to carry goods not in conformity with standards and leading to an accident, this type of thing, but in respect of regulations, training procedures, certain labelling practices even—I am not sure myself of the entire scope of the regulations—I think it is entirely appropriate to designate a class of offence as a ticket offence, not to let offenders escape from the provisions of this act but to deal appropriately with appropriate types of offence.

Mr. Benjamin: What about the Canadian Environmental Law Association's argument that the amount "no greater than \$1,000" is a licence to be dangerous. Again the ticket offences, which may be of a much more minor nature than those in Clause 6—somebody may decide that it is worth a \$100 fine to go ahead and carry on such and such a practice. That, is, I think, the point the Canadian Environmental Law Association is trying to make.

[Traduction]

de nouveau le mémoire de l'Association canadienne du droit de l'environnement:

L'article 7 prévoit qu'une infraction aux termes de la Loi peut être désignée «infraction passible d'une contravention». Le Code criminel prévoit une procédure par laquelle l'inspecteur peut remplir et signer un formulaire de contravention mais les règlements d'application de l'article 7 établiront une procédure simplifiée pour l'acquiescement de l'amende. Cette disposition offre certains avantages en principe, mais en pratique, elle vient tronquer les peines prévues dans les autres dispositions. L'article 6 prévoit une amende maximale de \$10,000 sur déclaration sommaire de culpabilité et une peine d'emprisonnement maximal d'un an sur déclaration de culpabilité par voie de mise en accusation (n'oublions pas qu'une déclaration de culpabilité par voie de mise en accusation permet au tribunal d'imposer une amende aussi élevée qu'il le veut). L'article 7 prévoit une amende maximale de \$1,000 qui, si vous le voulez, équivaut à un «permis d'être dangereux».

Voilà les arguments présentés par l'Association canadienne du droit de l'environnement.

Vous venez de dire que mon amendement n'est pas recevable mais je vous exhorte à tenir compte du mémoire que je viens de lire.

Le président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Je vous remercie monsieur le président.

La loi n'est pas seulement une énumération des infractions mais, vous le savez, elle donnera lieu à toute une série de règlements. Il y aura une quantité de règlements techniques sur l'emballage, l'étiquetage et ainsi de suite. Vous savez aussi que nous avons proposé qu'on fasse des règlements sur les modalités touchant la formation, les rapports et les inspections. Il est donc concevable que ces règlements soient enfreints, et les déclarations de culpabilité, sommaires ou par voie de mise en accusation, avec possibilité d'une amende de \$50,000 ou de \$100,000, ne conviennent plus ici.

Je conviens avec vous qu'il serait dérisoire de donner une contravention à celui qui, contrairement aux normes établies, transporterait des marchandises dangereuses et causerait un accident. Mais pour ce qui est des règlements touchant la formation, l'étiquetage, voire tout règlement quel qu'il soit, je pense qu'il est tout à fait indiqué d'en faire une catégorie d'infractions passibles d'une contravention. Il n'est pas question que ce soit violé impunément les dispositions de la loi mais il s'agit plutôt d'assortir la sanction à l'infraction.

M. Benjamin: Que répondez-vous à l'Association canadienne du droit de l'environnement, qui prétend qu'une amende maximale de \$1,000 équivaut à un permis d'être dangereux? En effet, pour une infraction de ce type, bien moins grave que les infractions décrites à l'article 6, quelqu'un pourrait décider que \$100 ce n'est pas trop cher, et s'entêterait à ne pas respecter le règlement. Je pense que c'est ce que l'Association canadienne du droit de l'environnement veut éviter ici.

[Text]

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I think it should be pointed out that an inspector cannot cite a person for a minor offence, if you like, an offence for which you can be fined only up to \$1,000 unless it is a class of offence that has been designated by the regulations as a ticket offence. So I think it is important to keep in mind that not all offences are going to be designated as ticket offences, and these, when they are, will be gazetted and will be in the public domain. There is a recent law passed in the Province of Ontario to speed up highway traffic offences this way, by allowing this type of summary procedure, and I think this is what the officials have in mind in appropriate cases.

• 1705

The \$1,000 limit is almost as much dictated by the idea that really Parliament is putting in this limit. But you should not allow the regulator, who is not Parliament, to go imposing large fines on people by regulation. It should be done by the act. In this way Parliament is saying we are putting a limit on the amount of the fine you can impose. I know the Maritime Code has a ticket offence provision. I am not sure exactly, but I think it is limited by either a \$50 or a \$100 maximum fine.

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, the important point here is I do not think there is a disagreement in principle. We certainly agree that the ticketing is to be for minor offences and the class of offences which are for ticketing will be identified in the regulations. To do this in the act would require—and I will not even ask Duncan Ellison, but I am sure—many, many more pages than are here. As new ways of transporting and packaging things occur, and as new substances or new variations on substances occur, regulations have to be changed. A lot of these will be the subject of minor offences. Consequently it is more appropriate, in our view, that this should be defined in the regulations. But it is clear the ticketing will be applicable only to offences designated for that approach and there is no way that could be used for the kind of offence which would merit the other provisions of the act.

The Chairman: I have one other notice of motion, that subclause 7(1) of Bill C-18 be amended by striking out line 24 on page 5 thereof and by substituting the following therefor:

... shall establish a procedure for ...

What it does is simply remove the word "voluntarily".

Do you have an explanation other than that, Mr. Bockstael?

Mr. Bockstael: It is technical, because pleas are always voluntary.

The Chairman: It is moved by Mr. Maltais.

Amendment agreed to.

Clause 7 as amended agreed to.

On Clause 8—Defence

[Translation]

M. Shaffer: Monsieur le président, un inspecteur ne peut pas sommer quelqu'un et l'accuser d'une infraction mineure, le prévenu ne risquant qu'une amende maximale de \$1,000, à moins que l'infraction fasse partie d'une catégorie très précise décrite dans les règlements comme une infraction passible d'une contravention. Il est donc important de se souvenir que ce ne sont pas toutes les infractions qui seront désignées comme des infractions passibles d'une contravention, et celles qui le seront, feront l'objet d'une liste publiée dans la Gazette du Canada. La province d'Ontario a récemment adopté une loi pour que les infractions au code routier soient réglées plus rapidement, grâce à une procédure simplifiée analogue, et je pense que c'est l'intention qu'on avait en incluant ici cette disposition.

La limite de \$1,000 est donc logique si on s'en tient à la catégorie d'infractions visée ici par le Parlement car il ne faudrait pas que les responsables de la réglementation, qui ne sont pas le Parlement, puissent imposer des amendes très élevées que seul un règlement fixerait. Il faut que ce soit précisé dans la Loi. Le Parlement tient ici à limiter le montant des amendes imposées. Je sais que le code maritime prévoit des infractions passibles d'une contravention. Je pense que dans ce cas-là la limite est de \$50 ou de \$100.

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, il semble que nous soyons tous d'accord sur le principe. Nous convenons certainement que les contraventions ne doivent être exigées que pour des infractions mineures qui seront précisées dans les règlements. Si nous devons les préciser dans les dispositions de la loi, Duncan Ellison vous le confirmera, le Bill contiendrait des pages et des pages de plus. En effet, au fur et à mesure que l'industrie du transport et de l'emballage évoluera, au fur et à mesure que de nouvelles substances seront découvertes, les règlements devront être modifiés. Cela est particulièrement vrai dans le cas des infractions mineures. Par conséquent, nous avons jugé qu'il valait mieux que tous ces détails soient définis dans les règlements. Il est évident, cependant, que les contraventions ne seront possibles que pour les infractions désignées comme telles dans les règlements et on ne pourra pas, dans le cas des infractions majeures, s'en tirer avec une simple contravention.

Le président: J'ai reçu un autre avis de motion. On propose que le paragraphe 7(1) du Bill C-18 soit modifié en supprimant la ligne 24, page 5, et en la remplaçant par ce qui suit:

Prévenu de plaider coupable.

Il s'agit tout simplement de supprimer l'expression: «Sans autre formalité».

Monsieur Bockstael, pouvez-vous nous expliquer pourquoi cet amendement est nécessaire?

M. Bockstael: C'est une question technique car c'est toujours sans autre formalité.

Le président: M. Maltais propose l'amendement.

L'amendement est adopté.

L'article 7 tel qu'amendé est adopté.

L'article 8—Disculpation

[Texte]

The Chairman: I have two notices of amendments to Clause 8.

Mr. Benjamin, we will take yours first.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the officials have read my amendment. Before I formally move it—I may not move it, in light of what kind of response I get from them.

I am discussing the clause, Mr. Chairman, rather than my amendment. Again, the Canadian Environmental Law Association says Clause 8, as now written in the bill, is wide enough to drive at least three transport trucks and a number of railway cars through, and the wording appears to be new under federal law and therefore open to interpretation.

• 1710

The question is whether the accused is guilty because he did not obey the regulations, because he was ignorant of them or mistaken, or whether the accused had to have guilty intent in avoiding the regulations. The point is that as Clause 8 is now written it would encourage corporate lawyers to do some fancy footwork to fit actions of their clients into the reasonable category. The other problem is that Clause 10 would encourage corporations to point fingers at specific employees to protect a corporation from prosecution. The only way to make the proposed act effective is to make corporate directors liable for actions of employees and, if that is the case, then the proper instructions and training will be given to the employee so that my proposed amendment, which I have not moved yet, would make noncompliance of regulations a conviction even if the person had no guilty intent.

I am also under Clause 10 as well, Mr. Chairman, but in any event in light of those comments of the Canadian Environmental Law Association I would appreciate what the officials have to say about their contentions and how they feel Clause 8 would, in fact, satisfy those contentions of theirs or maybe their conventions or contentions are unwarranted; I do not know.

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, addressing Clause 8, that provision is intended to allow a defence of taking reasonable measures to comply with the proposed act and the regulations because, in this day and age after the case in the Supreme Court of Canada of Regina vs. the City of Sault Ste Marie in 1978, which established some fundamental changes in the law or new directions in the law with respect to the categorization of offences and the type of liability flowing from that categorization, we would like to make it clear that this is not an absolute liability offence and that that principle is consistent with ever principle of criminal law which allows an accused to make out a defence at least requiring some proof of guilty intention or as the law knows *mens rea*, or in the absence of that, if there is any burden of proof on him, to allow him to get out of liability if he establishes reasonable measures to comply. We wanted to be express about that so that there be no question about it.

[Traduction]

Le président: J'ai reçu deux propositions d'amendement à l'article 8.

Monsieur Benjamin, nous commencerons par le vôtre.

M. Benjamin: Monsieur le président, les fonctionnaires ont lu mon amendement. Avant de le présenter officiellement, il n'est pas sûr que je le fasse, je voudrais entendre leurs réactions.

Je voudrais que nous débattions de l'article plutôt que de mon amendement. Une fois de plus, l'Association canadienne du droit de l'environnement prétend que le libellé de l'article 8 permettrait à trois camions de transport et à bon nombre de wagons de s'en tirer indemnes. Le libellé de cet article est une innovation dans la législation fédérale et, par conséquent, il peut donner lieu à n'importe quelle interprétation.

La question est de savoir si l'accusé est coupable parce qu'il n'a pas respecté les règlements, parce qu'il les ignorait ou qu'il s'est trompé, ou de savoir si l'accusé avait des intentions coupables en ne respectant pas les règlements. Tel qu'il est maintenant rédigé, l'article 8 encourage les avocats des sociétés à se livrer à une certaine gymnastique pour que les actions de leurs clients entrent dans la catégorie raisonnable. De plus, l'article 10 encourage les sociétés à dénoncer certains employés pour ne pas encourir de poursuites. La seule manière de rendre la loi efficace est de rendre responsable les directeurs de sociétés des actions de leurs employés et, dans cette éventualité, les instructions et la formation nécessaires seront dispensés aux employés afin que ma proposition d'amendement, que je n'ai pas encore présentée, fasse du non-respect des règlements un délit, même si la personne n'avait pas d'intention coupable.

Mes remarques portent également sur l'article 10, monsieur le président, mais de toute manière, à la lumière des commentaires de l'Association canadienne du droit de l'environnement, j'aimerais savoir ce que les fonctionnaires pensent de leurs affirmations et dans quelles mesures ils estiment que l'article 8 les satisfera ou que peut-être leurs affirmations sont injustifiées; je ne sais pas.

Le président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Monsieur le président, en ce qui concerne l'article 8, l'objet de cette disposition est de permettre la disculpation si toutes les précautions raisonnables ont été prises pour assurer l'observation de la loi proposée et de ses règlements car, de nos jours, après le jugement de la Cour suprême du Canada du Régina contre la ville de Sault Sainte-Marie en 1978, qui a introduit certains changements fondamentaux dans la loi ou de nouvelles orientations concernant la classification des infractions et le type de responsabilités découlant de cette classification, nous voudrions qu'il soit clair qu'il ne s'agit pas d'une infraction avec responsabilité absolue et que ce principe est conforme à tous les principes de droit pénal qui permet à l'accusé de construire sa défense en réclamant pour le moins la preuve d'une intention coupable ou si la charge de la preuve lui incombe, de lui permettre de lever la responsabilité s'il établit que des précautions raisonnables pour

[Text]

The effect of Mr. Benjamin's motion in the first part where persons would be subject to absolute liability for offences under this proposed act, I believe "absolute liability" is the term used by the Supreme Court of Canada to categorize that type of liability for which there is no defence, not even an act of God or a hurricane or civil commotion or war or what have you. I do not believe it is going to conduce to the purposes of this proposed act to impose that kind of liability on persons.

I think the purpose of this proposed act is to promote public safety in the transportation of dangerous goods and to do that we have to ensure a reasonable level of compliance with the proposed act and the regulations given the fact that this is a new piece of legislation and it is going to be a long time before the proposed act and the regulations are even understood, yet alone complied with in every respect. In the light of that circumstance, to impose an absolute liability would be contrary to every principle that I learned when I was in law school about the types of liability we should have.

As to the second part of the motion to amend Clause 8, it being sufficient proof that an offence is committed by an employee or agent of the accused, that is the purpose of Clause 10 of the bill as now drafted with the significant exception that the employer is not stuck if he can show that he exercised due diligence. And, again, we do not want to put a liability on somebody for the simple reason that an act could have been committed by an agent or servant of his in an unauthorized way if he organized his plant or his operation in such way, reasonably, as to prevent that type of thing from happening. Otherwise you are putting a very, very onerous responsibility on him, one in fact that he cannot carry out, because he is absent in most cases. As long as he has put in a reasonable system of control, I think that is as far as you can go. To ask him to respond absolutely for every unauthorized act of his employee or agent, I think is going beyond what is considered "the reasonable." Clause 10 is in line with many another piece of other federal legislation, although the wording sometimes does vary. In fact, we have a proposed amendment to vary the standard of care, to make it conform with Clauses 10, 8 and 18. But, aside from that, the second part of that motion is covered, Clause 10.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, maybe the wording for an amendment that I have not moved yet goes too far. But, on the other side of the coin, and Mr. Turner can bear me out on this, in the application of penalty as a result of a mishap—and I am referring here to railway operations, for example—too damned often, because the company's policy of insufficient staffing or insufficient instruction and whatnot, the fellow who got the blame—30 demerit marks and out of service for a month or whatever else—was the little section man, because there was a broken rail and they did not provide him with enough staff to patrol the track properly after every train went by, or one or more members of a running crew, because of equipment that had not been properly maintained and there is a mishap, and they get blamed for not detecting the faulty equipment quick enough to prevent a mishap, and they get the demerit marks

[Translation]

observer la loi ont été prises. Nous voulions qu'il n'y ait absolument aucun doute à ce sujet.

L'effet de la motion de M. Benjamin dans la première partie où des personnes seraient assujetties à la responsabilité absolue pour les infractions en vertu de cette loi, je crois que «responsabilité absolue» est le terme utilisé par la Cour suprême du Canada pour classer ce genre de responsabilité pour laquelle il n'y a pas de défense, même pas un acte de Dieu, un ouragan, une guerre civile ou que sais-je. Je ne pense pas qu'imposer ce genre de responsabilité servira l'objet de cette loi.

Le but de ce projet de loi est d'accroître la sécurité publique en matière de transport de marchandises dangereuses, et pour ce faire il faut assurer un niveau raisonnable d'observation de la loi et des règlements étant donné qu'il s'agit d'une nouvelle mesure législative et qu'il faudra longtemps avant que la loi et ses règlements soient même compris, si tant est qu'ils soient observés dans tout leurs aspects. Dans cette mesure, imposer une responsabilité absolue serait contraire à tous les principes qu'on m'a enseignés à la faculté de droit au sujet du genre de responsabilité que nous devrions avoir.

Pour ce qui est de la deuxième partie de la motion amendement l'article 8, à savoir qu'il suffit pour établir l'infraction qu'elle ait été commise par un salarié ou un mandataire de l'accusé, c'est l'objet de l'article 10 du projet de loi, à cette exception près, mais importante, que l'employeur ne peut être jugé responsable s'il démontre qu'il a pris les mesures nécessaires pour l'empêcher. Nous ne voulons pas que quelqu'un soit rendu responsable pour la simple raison qu'un acte a pu être commis par un de ses salariés ou de ses mandataires à son insu, s'il a pris les mesures nécessaires pour empêcher ce genre d'accident. Autrement, vous lui imposez une très lourde responsabilité, responsabilité qu'il ne peut assumer étant absent dans la majorité des cas. On ne peut lui demander plus que de mettre en place un système de contrôle raisonnable. Lui demander de répondre de chaque action non autorisée de ses salariés ou de ses mandataires est outrepasser ce que l'on juge «raisonnable». L'article 10 se retrouve dans bien d'autres mesures législatives fédérales bien que le libellé ne soit pas toujours le même. En fait, nous avons une proposition d'amendement modifiant les normes de sécurité pour que cela soit conforme aux articles 10, 8 et 18. Mis à part cela, la deuxième partie de cette motion est couverte à l'article 10.

M. Benjamin: Monsieur le président, il est possible que le libellé de l'amendement que je n'ai pas encore proposé soit trop fort. Il n'en reste pas moins, et M. Turner sera probablement d'accord, que dans l'imposition de sanctions à la suite d'accidents... et je veux parler de chemins de fer, par exemple... beaucoup trop souvent causés par l'insuffisance des politiques de main-d'œuvre ou de formation de la compagnie, celui qui porte le chapeau... 30 points de démerite également une suspension d'un mois... c'est le petit chef de service pour un rail défectueux qu'il n'a pu détecter parce qu'il n'avait pas suffisamment de personnel pour inspecter les rails après le passage de chaque train, ou qu'il manquait l'employé ou les employés nécessaires pour entretenir l'équipement. Il y a un accident et c'est lui qui porte le chapeau pour ne pas avoir détecté suffisamment vite la pièce défaillante pour empêcher

[Texte]

and out of service. The finger gets pointed at a rank-and-file employee. The owner, the operator, in this case a railway, under the Railway Act, can say we took sufficient precaution and we were living up to the law and the regulations under the Railway Act. Employees in the railway brotherhoods have been contending for years that they have never lived up to the Railway Act, and the Railway Act has never been enforced. If it was, the railroads would have had to stop running a few years ago. And that is the other thing that is bothering me. Of course, you have to be fair. You have to absolve the employer, when in fact they have taken all diligence and precautions and instructions and everything else. But it is on the other side of the coin that the employer has got off scot-free, CTC inquiries and everything else. Some little employee got it in the neck. And that is the part for which I do not think there is sufficient in this bill.

The Chairman: Mr. Ellis is next.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I think what Mr. Benjamin is trying to do is probably much too stiff, but still the wording of this bill, as amended, or with the intention to amend, is still considerably less severe than it was in the previous Bill C-25, which made the contravention, as I recall, not caused by his acts or omissions. So this is definitely a softening of the penalty section that we had before us, and I am curious as to why. It looks as though we have in fact a further softening in the amendment that is before us. It would appear that the department is gradually softening its approach when it comes to penalties.

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, rather than what I would call a softening of approach I would call it an approach that is more in line with the recent Supreme Court announcements on the type of liability and the type of offences that should be in what they call a statute to protect public safety, of which this is one type. And in accordance with recent judicial thinking at the highest level, in the gamut of offences when you start off with the offence where what they call *mens rea* is required, proof of a guilty intention, all the way from there to the absolute liability where nothing, not even an act of God will get you off the hook, there is a middle position that they enunciated in this case of Regina and Sault Ste. Marie, the position being that you are liable and there is a presumption that you are liable unless you can show that you have taken reasonable measures to comply with the provisions of the act. So rather than calling it a softening, I would say that it is an attempt to bring this statute into alignment, if you like, with that type of thinking.

• 1720

Mr. Ellis: What I am really saying is that the contravention, at least the change, Mr. Chairman, is between this bill and the previous bill, which was C-25, and in that bill the accused party had to prove that his contravention of regulations was not caused by his acts or omissions. There was a considerably greater onus on the accused in that previous bill than there is in this bill. I understand what you are saying with regard to changes here but I am just saying it is between the previous bill and this bill.

[Traduction]

l'accident, et c'est lui qui se retrouve suspendu. C'est toujours le lampiste qui trinque. Le propriétaire, dans le cas d'un chemin de fer, la compagnie relevant de la voie sur les chemins de fer peut toujours dire qu'elle a pris les précautions nécessaires et qu'elle a observé la Loi et les règlements sur les chemins de fer. Depuis des années les employés des chemins de fer affirment que les compagnies ne se sont jamais conformées à la Loi sur les chemins de fer et que cette dernière n'a jamais été appliquée. Si elle l'avait été, les trains auraient arrêté de rouler il y a déjà plusieurs années. Et c'est cela qui m'inquiète. Bien entendu, il faut être juste. Il faut disculper l'employeur lorsqu'en réalité il a pris toutes les mesures et les précautions nécessaires. Il reste que trop souvent l'employeur a été blanchi par les enquêtes de la CCT. Ce sont toujours les petits employés qui ont porté le chapeau. Et c'est dans ce sens que ce projet de loi me semble comporter des insuffisances.

Le président: M. Ellis est le suivant.

M. Ellis: Monsieur le président, M. Benjamin va peut-être un peu trop loin, mais il reste que le libellé de ce projet de loi, avec ses amendements ou ses propositions d'amendements, est quand même beaucoup moins sévère que ne l'était le Bill C-25 précédent qui, si je me souviens bien, ne parlait pas d'infractions par omission. Il s'agit, bel et bien, d'un adoucissement de la partie consacrée aux infractions et je me demande pourquoi. Il semble que l'amendement proposé va encore plus loin dans ce sens. Il semblerait que le ministère, en matière de sanctions, tende de plus en plus vers la clémence.

Le président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Monsieur le président, je ne parlerai pas d'adoucissement, mais, plutôt, d'un alignement sur les dernières recommandations de la Cour Suprême concernant le genre de responsabilités et le genre d'infractions qui devraient figurer dans ce qu'elle appelle une loi visant à accroître la sécurité publique et dont celle-ci est un élément. Selon la position la plus récente des milieux judiciaires les plus élevés, dans la gamme des délits, à commencer par celui où il faut ce que l'on appelle le «*mens rea*», la preuve d'une intention coupable, jusqu'à la responsabilité absolue, cas pour lequel rien, même pas un acte de Dieu ne peut vous sauver, il reste la position médiane énoncée dans l'affaire de Regina et de Sault-Sainte-Marie, c'est-à-dire que vous êtes responsables, que vous êtes présumés responsables à moins que vous ne puissiez démontrer que vous avez pris toutes les mesures raisonnables pour vous conformer aux dispositions de la loi. Plutôt que de dire qu'on a relâché les conditions, je dirais que nous tentons d'aligner le présent projet de loi sur ce mode de pensée.

M. Ellis: En réalité, monsieur le président, il y a une modification de l'interprétation des infractions entre le présent projet de loi et l'ancien, le Bill C-25, car dans le bill précédent, l'accusé devait démontrer que ses agissements ou ses omissions n'avaient nullement enfreint le règlement. La responsabilité de se disculper de la part de l'accusé était beaucoup plus grande en vertu de l'ancien bill. Je comprends ce que vous avez expliqué sur les changements qu'on a apportés ici, mais je

[Text]

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, although it looks on its face to be quite a substantial change and there was that additional feature, we considered that it was not really, because in proving that you took reasonable measures to comply, or in proving that you reasonably complied with the act, it is understood that none of your acts or omissions could have been responsible for the offence because if indeed one of your acts or one of your omissions did in whole or part cause the offence, you could never prove compliance with the act and the regulations. So I think it is more a semantic question than a substantive question.

The Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: The problem that I have with the proposal is that again we are talking about two different levels of things, but I guess I have got my mind locked on a very serious event.

Just in this, when we have got discussion on other legislation, the Arctic Waters Pollution Prevention Act in Section 7 establishes an absolute liability on fairly serious actions. I presume that this for incorrectly labelling would result in an absolute liability but it just seems that this particular Clause 8 allows a person to escape conviction under a defence that they were not aware of between Clauses 8 and 10, that they were not aware of it and that providing some kind of absolute liability for an offence would be again back to the stronger approach to preventing these kind of things. If a person knows that their cargo is going to result in absolute liability for something that happens, I think there is going to be a lot more stringent effort applied to making sure the programs are in place to prevent it. When you are talking about a person being allowed to escape liability because they do not have *mens rea* built into it or something along that line, it kind of brings me back to the thing that we went through a while ago on rape. If you reasonably thought you had consent, that was not rape. It just strikes me that in these particular circumstances, if you apply an absolute liability in these situations, you are going to have a lot stronger intent to put in place the kind of preventive programs that we are looking for in this legislation.

• 1725

But again we have done that in other legislation and I would point to the case of Section 7 in that Arctic Waters Pollution Prevention Act—why not in a case like this where we are looking at very serious consequences in populated areas?

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, the Arctic Waters Pollution Prevention Act, Section 7(1) establishes a species of absolute liability, but even there there are exceptions for acts of trespassers, contributory negligence, acts of God, war and so on which this particular amendment would not even incorporate. They do not really go as far as the proposed amendment. However there are other places, such as in the Canada Shipping Act, where a species of absolute or strict liability is imposed.

[Translation]

prétends simplement qu'il y a une différence entre l'ancien projet de loi et celui-ci.

Mr. Shaffer: Monsieur le président, bien qu'à première vue on puisse penser que la modification est très importante, et qu'il y a cet aspect supplémentaire, nous avons estimé qu'il n'en était rien en réalité puisque pour prouver que vous avez pris toutes les mesures raisonnables ou que vous vous êtes conformé à la loi dans la mesure du possible, il est entendu qu'aucun de vos gestes, ou aucune de vos omissions ne peut avoir engendré le délit, car si en fait l'un de vos gestes ou l'une de vos omissions avait partiellement ou entièrement engendré le délit, vous ne pourriez jamais démontrer que vous vous êtes conformé à la loi et au règlement. Je crois donc qu'il s'agit plutôt d'une question de forme que d'une question de fond.

Le président: Monsieur Skelly.

Mr. Skelly: Si j'ai du mal à accepter cette proposition c'est que nous parlons de choses situées à deux niveaux différents et je suppose que j'ai arrêté mon esprit sur un événement très grave.

Lorsque nous avons discuté d'autres projets de loi, par exemple la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, nous avons vu que l'article 7 prévoit la responsabilité absolue pour des gestes assez graves. Je présume que cette question de l'étiquetage incorrect engendrerait la responsabilité absolue, mais il me semble que cette version particulière de l'article 8 permet à quelqu'un d'échapper à la condamnation en invoquant comme défense qu'il n'était pas au courant de la différence entre les articles 8 et 10, qu'il ne savait pas; si nous imposons la responsabilité absolue d'un délit ce serait adopter une approche beaucoup plus ferme pour empêcher ce genre de choses. Si quelqu'un sait qu'il est absolument responsable de sa cargaison au cas où quelque chose se produit, je crois qu'il exercera des efforts beaucoup plus soutenus pour s'assurer que tout est en place pour empêcher un accident. Lorsqu'il est question de permettre à quelqu'un d'échapper à sa responsabilité parce qu'il n'avait pas «*mens rea*» ou quelque chose du genre, cela me fait penser au scénario que nous avons connu il y a quelque temps sur le viol. S'il était raisonnable de penser qu'il y avait consentement, ce n'était pas un viol. Il me semble que dans les circonstances dont il est question, si vous imposez la responsabilité absolue dans de telles situations, les gens seront beaucoup plus motivés à mettre en place le genre de programme préventif que nous recherchons dans le cadre de ce projet de loi.

Encore une fois, nous l'avons fait dans le cadre d'autres lois, comme dans l'exemple que j'ai donné de l'article 7 de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques; pourquoi ne pas le faire dans ce cas-ci alors que les conséquences peuvent s'avérer très graves dans les régions peuplées?

Mr. Shaffer: Monsieur le président, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, article 7(1), prévoit des cas de responsabilité absolue mais même là autorise des exemptions dans le cas des actes de flâneurs, de la négligence coupable, des fléaux de Dieu, de la guerre, etc., dont ne tiendrait même pas compte l'amendement en question. Cela n'est pas aussi sévère que l'amendement proposé. Par contre, dans d'autres lois, telles que la Loi sur la marine marchande

[Texte]

All I can say about those pieces of legislation is that they were prepared, drafted and promulgated before the evolution in thinking that occurred at the Supreme Court level on this type of liability.

Mr. Benjamin: Your problem was, in the drafting of this bill, a result of a recent Supreme Court decision that what is in other legislation, as Mr. Skelly gave an example of, may not hold up if the matter were to come to the Supreme Court, under the provisions of absolute liability in the Arctic Waters Pollution Prevention Act. So what you are saying is that you are not going to take any chances in this bill, because the chances have already been taken in other legislation on absolute liability and as a result of recent Supreme Court rulings someday the same thing could happen with the Arctic Waters Pollution Prevention Act.

Mr. Shaffer: I am sorry, I am not exactly saying that. No. Those acts if clearly worded have to be respected by the Supreme Court of Canada, and if they clearly establish a species of absolute liability the Supreme Court will apply them and interpret them in that way, but in any case of doubt it will interpret in the way that its thinking has evolved. I was simply saying that this clause would eliminate doubt, or would tend to eliminate doubt, as to the type of statute and the type of liability.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I would like to get a little bit of clarification if I could from Mr. Shaffer. It disturbs me a little bit when he says that this section of the act was modified somewhat from Bill C-25 as a result of the Supreme Court decision in *Regina v. Sault Ste. Marie*, I believe you said. It seems to me that our job as legislators is to write the law and it is the court's job to enforce the law, and it would seem to me that to take into consideration, in modifying this clause in the bill, the judgment of the Supreme Court is sort of getting the process in reverse. It seems to me that if anything, if I understood you correctly on the decision of the Supreme Court as you referred to it, this clause should be more strongly worded than usual in order to get the job done. I am interested in your comments on that. My concern is simply that if we should legislate, the courts should enforce and that is not quite the impression that I got from you as the Supreme Court decision related to this particular clause in this bill.

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, perhaps I gave the wrong impression. Maybe I gave the wrong impression in suggesting that the drafting of Clause 8 is a direct result of the Supreme Court decision. It is not. It simply follows along a certain line of thinking about liability: I suppose looking at liability in the way that you can impose it for *mens rea* or a guilty intention. On the other side you can impose it absolutely without any

[Traduction]

du Canada, on impose des cas de responsabilité absolue ou stricte.

Tout ce que je peux vous dire relativement à ces lois, c'est qu'elles ont été préparées, rédigées et adoptées avant que ne se produise l'évolution de la pensée de la Cour suprême sur ce genre de responsabilité.

M. Benjamin: Le problème, quand on a rédigé le présent projet de loi, c'est qu'à la suite d'une décision récente de la Cour suprême, comme en a donné un exemple M. Skelly, il se peut que si la question était portée devant la Cour suprême, en vertu des dispositions de responsabilité absolue de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la décision ne serait peut-être pas la même aux termes d'une autre loi. Vous dites en fait que vous ne voulez courir aucun risque avec le présent projet de loi car cela s'est déjà produit pour d'autres lois qui comportaient des dispositions sur la responsabilité absolue et à la suite de décisions récentes de la Cour suprême, on pourrait voir la même chose dans une affaire reliée à la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

M. Shaffer: Excusez-moi, mais ce n'est pas vraiment ce que je voulais dire. Si les lois sont bien formulées, la Cour suprême du Canada doit en respecter l'intention et si des cas de responsabilité absolue sont clairement définis, la Cour suprême en tiendra compte et les interprétera de cette façon, mais s'il y a doute, l'interprétation ira dans le même sens que sa nouvelle façon de penser. Ce que je voulais dire, c'est que cet article allait éliminer le doute, ou elle est tentée d'éliminer le doute qui pouvait exister sur le genre de loi et le genre de responsabilité.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Je voudrais obtenir quelques précisions de M. Shaffer, avec votre permission. Je suis un peu ennuyé lorsqu'il me dit que l'article en question a été modifié de ce qu'il était dans le bill C-25 à la suite de la décision de la Cour suprême dans *Regina c. Sault Ste-Marie*, avez-vous dit. Il me semble que notre tâche comme législateurs est de rédiger des lois et c'est la tâche des tribunaux de voir à leur application. Or il me semble que tenir compte d'un jugement de la Cour suprême et modifier cet article du projet de loi, cela revient à procéder à rebours. Il me semble que si modification il doit y avoir, si j'ai bien compris votre explication de la Cour suprême, on devrait modifier l'article pour lui donner plus de force que d'habitude afin de réaliser l'objectif. Je voudrais bien savoir ce que vous en pensez. Ce qui me tracasse, c'est que si nous légiférons, les tribunaux doivent voir à l'application; or, ce n'est pas tout à fait l'impression que me donne votre explication voulant que la décision de la Cour suprême vous influence sur la rédaction de cet article du projet de loi.

Le président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Monsieur le président, j'ai peut-être créé la mauvaise impression. Je me suis peut-être mal fait comprendre en disant que le texte de l'article 8 découle directement de la décision de la Cour suprême, et ce n'est pas le cas. Nous avons simplement suivi une certaine ligne de pensée sur la responsabilité: en envisageant la responsabilité du point de vue de «*mens rea*» ou d'une intention coupable. Par contre, vous

[Text]

chance of defence. However there is perhaps some half-way house where you can impose it subject to some type of exculpation or defence. You will see when you get to Clause 18 that persons who are liable for clean-up costs have a burden of proof or presumption against them. When there are certain types of persons to whom the act applies there is a presumption that they are involved, but they can rebut that presumption by establishing compliance with the act. This is the type of thinking, and the idea is to ask yourself, I suppose, what regime of liability is best conducive to the attainment of the objects and purposes of this legislation? Is it better to impose the type where *mens rea* is always required? Is it better to hit them, absolute liability, no defence for anything? Or is it more conducive to the objects of the act to say that they can get out of liability if they establish compliance? It was felt by the officials concerned and by myself that this, all in all, was most conducive to attaining the objects of the act.

• 1730

So it is not a slavish following of any decision at all. It is an application of judicial reasoning in the context of the type of legislation you have, asking yourself these questions and answering them in the best way you can.

Mr. Skelly: So that the whole basis of the litigation that would result from an incident would be whether or not the person took reasonable precautions. We are again leading with after the event in that situation, and the absolute liability, I think you would probably agree, would put a great incentive on persons dealing with this to take those precautions in advance, to very seriously take those precautions in advance. The courts again, when we are looking at penalties, and I presume even the ticketing provisions would come under this, would determine the severity of the offence by judging the quality of the thing, but nevertheless with absolute liability we would not get into a situation where they were arguing over whether in fact these were reasonable precautions or in fact should something else have been added. The strength of this proposed amendment with absolute liability would be one that would provide tremendous incentive to the handlers and shippers, et cetera, to provide those precautions in advance. It just worries me that it is extremely weak.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Shaffer, in your terms, what does the word "reasonable" mean? As a former railroader, and Mr. Benjamin will back me up, the CTC rules now always protect the company. If you get into trouble and you ask the boss to tell you to go out and railroad by the rules, they will not say anything. They want you to break the rules but do not get caught. If you get caught you suffer. You pay the price. There is also another rule in there that says in case of doubt the safe course must be taken and no risks run. That is the one they throw at you.

Now, what does the word reasonable mean? If you follow the testimony, most railroaders across this country have a feeling right now that the lawyers have taken over this inquiry

[Translation]

pouvez imposer la responsabilité absolument, sans modifier en rien votre défense. Toutefois, il y a peut-être un moyen terme qui permettrait d'imposer la responsabilité s'il y a soit une exonération, soit une défense quelconque. Vous verrez, quand nous arriverons à l'article 18 que les responsables des frais de nettoyage doivent soit s'exonérer, soit se disculper. Lorsqu'il y a certains groupes auxquels la loi s'applique on a tendance à supposer qu'ils sont impliqués, mais ils peuvent réfuter cette supposition en prouvant qu'ils ont agi en conformité de la loi. Voilà l'idée générale; je suppose qu'il faut vous demander quel régime de responsabilité favorise plus la réalisation des objectifs de ces projets de loi? Vaudrait-il mieux imposer le genre de régime qui exige toujours l'intention délictueuse? Vaudrait-il mieux agir avec force, avec responsabilité absolue sans défense aucune? Ou serait-il plus conforme aux objectifs de la loi de dire qu'ils peuvent se soustraire à leur responsabilité en prouvant qu'ils ont agi en conformité de la loi? De même que les hauts fonctionnaires intéressés, je trouve qu'en gros ce dernier régime favorise le plus la réalisation des objectifs de la loi.

Il ne s'agit donc pas du tout de suivre aveuglément une décision. Il s'agit d'appliquer un raisonnement judicieux dans le contexte du genre de loi qu'on a, tout en se posant ces questions et en y répondant de la meilleure façon possible.

M. Skelly: Donc un litige qui découlerait d'un accident se baserait entièrement sur le fait qu'une personne a pris ou n'a pas pris les précautions raisonnables. Là encore on agit après coup; vous conviendrez sans doute que la responsabilité absolue encouragerait plus les gens travaillant dans ce domaine à prendre ces précautions à l'avance, et très sérieusement. Pour ce qui est des peines, et je suppose que même les dispositions quant à l'étiquetage seraient comprises, ce serait encore les tribunaux qui détermineraient la gravité de l'infraction en jugeant de la qualité de la chose; mais avec la responsabilité absolue, toutefois, on aurait pas de fluctuations où il y aurait des litiges, à savoir si des précautions raisonnables avaient été prises ou si quelque chose d'autre aurait dû être fait. La force de cet amendement au sujet de la responsabilité absolue serait qu'il fournirait aux manutentiers et aux expéditeurs, etc, une incitation puissante à prévoir d'avance ces précautions. Ce qui me tracasse c'est que cet amendement est extrêmement faible.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Shaffer, d'après vous, que veut dire le mot «raisonnable»? En tant qu'ancien cheminot, et M. Benjamin m'appuiera, je sais que les règlements de la Commission canadienne des Transports protègent toujours la compagnie. Si vous avez des problèmes et que vous demandez aux chefs de vous dire d'aller travailler d'après les règlements, ils ne diront rien. Ils veulent qu'on ne suive pas les règlements, mais qu'on ne doit pas se faire prendre. Si on se fait prendre, on souffre, il faut payer le prix. Il existe par ailleurs un règlement qui dit qu'en cas de doute on doit agir en sécurité et ne pas courir de risques. C'est le règlement toujours cité.

Bon. Que veut dire le mot raisonnable? D'après les témoignages, la plupart des cheminots du Canada ont maintenant l'impression que les avocats ont pris les rênes de l'enquête à

[Texte]

at Mississauga and the crew are going to get hooked. They have asked all the questions and the crew have admitted things and it sure looks to most railroaders they are going to stick it on the crew. What is the word reasonable, in your terms?

The Chairman: Mr. Shaffer, do you want to give us the legal interpretation of reasonable?

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I will try to give you my interpretation. Reasonable in my view imports an element of judicial discretion. The judge has to decide, given the type of offence, the type of offender, the danger to the public, and also I suppose what you could conceive to be the normal practice in the industry.

I think most cases will probably be cut and dried. A person will be cited with an offence against the regulations for not packaging or handling properly and it will be a cut and dried case. But in the case of a dispute where he says, "No, I was doing things properly and I can prove that I was doing things properly," I suppose to be reasonable we would have to take into account the size of the undertaking that he has, the types of measure that he employs regularly and whether those compare or measure up to the kind of standard for people in his shoes in the industry. We would have to compare him with what we call the reasonable shipper, the reasonable carrier, in the industry. And, if he could measure up to that, he has himself off the hook, and, if he cannot, he will not.

• 1735

Mr. Turner: All right. Right now you have carmen putting bad order cards on cars and the boss comes along and says take it, so you rip the card off. Now in that case who is going to be responsible, because the minute something happens the car foreman will say he did not suggest he do this? He is going to back off. They do it now. So what in this proposed act will make them admit that they were the ones that caused the accident? There is nothing in this act that will protect the employee. It just, once again, protects the company.

Mr. Shaffer: Well, Mr. Chairman, I think that Clause 10 would go quite a long way in making the employer liable where an offence is committed by the employee or the agent in the course of his duties. It is a section for putting vicarious liability on the employer.

Mr. Turner: But the employee will still get it. Employers are past masters from moving out from under anything that they were responsible for and laying it on the employee. They are the ones that have to carry the burden.

Mr. Shaffer: When it comes to grievance under labour legislation, be it provincial or federal, that is another matter. As you know, we cannot go into every aspect of the relationship between the employer and the employee, and, if there is any way in which where an employer is held vicariously responsible under this act for an act of the employee, he wrongfully dismisses or does something, that is an offence. In

[Traduction]

Mississauga et que c'est l'équipe qui va se faire coincer. Ils ont posé toutes les questions pertinentes et l'équipe a avoué certaines choses; la plupart des cheminots pensent que c'est l'équipe qu'on trouvera responsable. D'après vous, que veut dire le mot raisonnable?

Le président: Monsieur Shaffer, est-ce que vous voulez qu'on vous donne l'interprétation juridique du mot «raisonnable?»

M. Shaffer: Monsieur le président, je vais essayer de vous donner mon interprétation. A mon avis, le mot raisonnable contient un élément de discrétion judiciaire. Le juge doit prendre sa décision à la lumière du genre d'infraction, du genre de contrevenant, du danger au public, et aussi, je suppose, ce qu'on pourrait considérer les pratiques normales de l'industrie.

Je crois que la plupart des cas seront clairs et nets. On accusera quelqu'un d'une infraction des règlements parce qu'il n'aura pas bien fait l'emballage ou la manutention; ce seront des cas bien clairs. Mais lorsqu'il y a litige et que l'accusé dit, «Non, j'agissais de la bonne façon, et je peux le prouver»; je suppose que pour être raisonnable il faudrait tenir compte de l'étendue de son entreprise, des mesures qu'il prend normalement et de l'acceptabilité de ses mesures comparées aux normes de ses homologues. Il faut le comparer à celui que nous appelons l'expéditeur raisonnable ou le transporteur raisonnable. S'il répond à ces normes, il est disculpé.

M. Turner: Oui, mais si les cheminots collent de mauvaise affiches aux wagons et que le patron leur dit de les enlever, ils les enlèvent. Qui est responsable dans ce cas-là, car s'il arrive quoique ce soit, le surveillant va nier qu'il a ordonné d'enlever l'affiche, il va se récuser. Cela se fait couramment. Comment cette mesure pourrait-elle assurer que ceux qui ont causé l'accident l'admettront? Il n'y a rien dans cette mesure pour protéger l'employé, elle ne protège que l'employeur.

M. Shaffer: L'article 10 devra assurer que l'employeur sera tenu responsable des infractions commises par un salarié ou un subalterne qui s'acquitte de ses tâches. L'article vise à rendre l'employeur responsable des tâches déléguées.

M. Turner: Mais cela reviendra toujours à l'employé. Les employeurs savent d'expérience se soustraire aux responsabilités et d'en rejeter le blâme sur l'employé. Ce sont les employés qui doivent assumer les responsabilités.

M. Shaffer: S'il y a un grief en vertu d'un code de travail provincial ou fédéral, c'est autre chose. Vous savez bien que nous ne pouvons pas examiner tous les aspects des rapports entre l'employeur et l'employé et l'employeur déclarerait responsable d'un acte commis par un employé congédié l'employé en question ou lui fait du tort, c'est une infraction. En ce qui concerne l'employé, il est protégé par une autre loi.

[Text]

relation to the employee, I am afraid that is the type of thing that is left to other legislation.

Mr. Benjamin: We do not think the bill goes far enough and the wording of my proposed or suggested amendment, which I have not moved yet, goes too far. But the way Clause 8 reads now, too often in the past under other legislation in transportation the employer sends out a bulletin once a year or every six months and the courts will say that he acted in good faith and took all reasonable measures, and the employee, who did not remember, or even did not get that bulletin that was sent out to all employees, or did not remember what was in it, is the one that gets it. And the argument always has been what is good faith and what are reasonable measures. And too damn often what has been ruled in the past by tribunals of various kinds, both judicial and other kinds, as to what good faith and reasonable measures were in fact were not reasonable and not in good faith or not in sufficient good faith. So I really do not think Clause 8, as it is in the bill, goes far enough. Now you may feel that my proposed wording for an amendment goes too far, but could the officials come up with something in between what I propose and what is presently in the bill—because absolute liability, with some certain exceptions, such as excluding acts of God, war . . .

Mr. Bockstael: We have no motion officially before us on behalf of or put forth by Mr. Benjamin, but in respect of his feeler or his tentative launching of such a motion I would point out that the government is proposing Clause 8, which says: No person will be found guilty of an offence under this act if he establishes . . .

The word "establishes" means if he can furnish proof or give evidence to the satisfaction of the judge or the court that he or his company took all reasonable measures to comply with the act.

Now, we come with a different clause that says there really is no defence to this available because persons are subject to absolute liability for offences under this act. Now, the one deals with a defence situation and Clause 8 says that persons are subject to absolute liability under this act and invokes the terminology used under Clause 10. It seems we are dealing with two separate facts and trying to insert them in the wrong area.

• 1740

Mr. Ellison: Mr. Chairman, one thing that has always been stressed in the presentation to the committee and, indeed, to the House itself with respect to the program for which this legislation is the base is that it involves linkages between very, very many components of our industrial society. The safe carriage of dangerous goods by a carrier may depend on actions that were taken three stages removed by somebody who was building a steel drum. Somebody else buys it and fills it, somebody else offers it for transport, and then it gets to the carrier. Now if you hold that there is no defence, that everybody is absolutely liable, it means no carrier would accept any steel drum unless he had somebody in that steel drum plant making absolutely sure that the steel drum conformed in all respects. This is why "reasonable measures to ensure com-

[Translation]

M. Benjamin: Nous ne croyons pas que le bill aille assez loin, tandis que l'amendement que je propose va trop loin. Pour ce qui est de l'article 8, il est arrivé hélas trop souvent dans le passé, en vertu d'autres lois sur le transport, que l'employeur faisait circuler un bulletin une fois ou deux fois par an, que les tribunaux jugent qu'il a agi de bonne foi et qu'il a pris toutes les mesures nécessaires, et que l'employé, qui ne se souvenait pas d'avoir lu le bulletin en question, est déclaré responsable. Il fallait toujours déterminer en quoi consistait la bonne foi et quelle mesure était nécessaire. Trop souvent, les tribunaux ont jugé que l'employeur a agi de bonne foi et pris les mesures nécessaires, quand ce n'était pas le cas du tout. Je ne crois donc pas que l'article 8, tel qu'il est rédigé, aille assez loin. Vous trouverez peut-être que mon amendement va trop loin, et j'invite les fonctionnaires à proposer quelque chose qui se trouve entre les deux, quand la responsabilité absolue, avec certaines exceptions, telle la force majeure ou la guerre . . .

M. Bockstael: M. Benjamin n'a pas encore proposé de motion, mais au cas où il voudrait le faire, je vous signale que l'article 8 dispense d'une infraction celui qui établit . . .

«établir» signifie qu'elle peut convaincre un juge ou un tribunal que lui ou sa compagnie a pris toutes les précautions raisonnables pour assurer l'observation de la loi.

Or, en vertu d'un autre article du bill, une personne ne peut pas avoir recours à cette disculpation, car elle serait entièrement responsable des infractions à la loi. Maintenant, il s'agit d'une sauvegarde et l'article 8 prévoit que cette loi donne à certaines personnes une responsabilité absolue et reprend la terminologie de l'article 10. À mon avis, ce sont deux faits bien différents que nous essayons de ranger dans le mauvais casier.

M. Ellison: Monsieur le président, les témoins qui ont comparu devant ce Comité et qui ont communiqué avec la Chambre l'ont souvent répété: le programme dont s'inspire cette loi lie entre elles des composantes multiples de notre société industrielle. La sécurité du transport de biens dangereux par un transporteur peut dépendre de gestes posés bien avant, par exemple par celui qui a fabriqué un baril en tôle d'acier. Quelqu'un d'autre l'achète et le remplit, quelqu'un d'autre fait une demande pour son transport et, finalement, il parvient au transporteur. Maintenant, si vous décidez qu'il n'y a pas de sauvegarde, que la responsabilité de tous ces gens est absolue, aucun transporteur n'acceptera un baril d'acier sans avoir envoyé quelqu'un à la fabrique de barils pour s'assurer de la sécurité absolue du baril en question. Pour cette raison la

[Texte]

pliance" is appropriate in this case, because it enables that persons to say, "Your Honour, I did take reasonable measures. I looked to see what was marked on the drum, to see if there was a safety mark that said it was such and such a type of steel drum."

It was this kind of thing that led us to the whole approach of encouraging the interaction between these components of the industrial activities of our economy to say, What can you reasonably rely on and what things can we hold you liable for and what defences should we give to you in this complicated situation.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not want to drag this out. It is getting close to when we bloody well have to adjourn. We are coming back tonight at 8 o'clock, so could we stand Clause 8, and Clause 10 when we get to it, because the amendments that I have in mind for Clauses 8 and 10 go together?

Mr. Turner: And 11. Take a look at Clause 11.

Mr. Benjamin: Mr. Skelly and I would like a chance over the supper hour to look at my own wording. After 8 o'clock we can maybe proceed a little quicker.

The Chairman: Is it agreed that we stand Clause 8 until 8 o'clock or later?

Mr. Ellis: If we are going to do that, Mr. Chairman, we may as well stand Clause 10 as well.

The Chairman: We have not got to it yet.

Mr. Benjamin: We have not got to Clause 10 yet and we will not get to it before 6 o'clock, I do not suppose.

Clause 9 agreed to.

Clause 10 allowed to stand.

On Clause 11—Officers, etc., of corporation

The Chairman: I have notice of one amendment for Clause 11. Do you wish to move it, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Mr. Turner has just pointed out to me that Clause 8, 10 and 11 seem to go together.

The Chairman: Do you wish Clause 11 to stand?

Mr. Benjamin: If you do not mind, could we let Clause 11 stand for now?

Clause 11 allowed to stand.

Clause 12 agreed to.

On Clause 13—Inspectors and analysts amendment for Clause 13.

The Chairman: I have notice of one amendment for Clause 13.

• 1745

Mr. Fisher: I move that Bill C-18 be amended by adding, immediately after line 35 on page 7, the following subclauses:

Certificate (3) Where an inspector inspects or seizes or takes a sample of anything under this Act, he shall, if the thing is sealed or closed up, provide the person

[Traduction]

formule «précautions raisonnables pour assurer l'observation» me semble appropriée car elle permet à la personne en cause de dire: «Votre Honneur, j'ai pris toutes précautions raisonnables, j'ai lu ce qui était inscrit sur le baril pour m'assurer qu'un contrôle de sécurité avait été fait et qu'il s'agissait d'un type donné de baril d'acier».

C'est en pensant à ce genre de situation que nous en sommes venus à encourager les communications entre toutes ces composantes de l'activité industrielle de notre économie et à nous demander: sur quoi est-il raisonnable de fonder sa confiance, de quelles actions doit-on tenir les gens responsables et quelles sauvegardes doivent être prévues dans une situation aussi compliquée?

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne vais pas faire traîner les choses en longueur, car nous allons bientôt être obligés de lever la séance. Ce soir, à 20 h 00, nous pourrions peut-être réserver l'article 8 et l'article 10 parce qu'en effet les amendements auxquels je songe pour ces deux articles sont liés entre eux?

M. Turner: N'oubliez pas l'article 11, relisez l'article 11.

M. Benjamin: M. Skelly et moi-même souhaitons revoir l'énoncé de mon amendement pendant l'heure du souper ce qui devrait nous permettre d'aller un peu plus vite ce soir.

Le président: Vous êtes d'accord pour réserver l'article 8 jusqu'à 20 h 00 ou un peu plus tard?

M. Ellis: Ma foi, monsieur le président, il vaudrait mieux réserver également l'article 10.

Le président: Nous n'en sommes pas encore là.

M. Benjamin: Nous n'en sommes pas encore à l'article 10 et je ne pense pas que nous y arrivions avant 18 h 00.

L'article 9 est adopté.

L'article 10 est réservé.

Article 11—Dirigeants, etc., de sociétés

Le président: J'ai un préavis d'amendement à l'article 11. Monsieur Benjamin, voulez-vous le proposer?

M. Benjamin: M. Truner vient de me faire remarquer que les articles 8, 10 et 11 semblent aller ensemble.

Le président: Vous voudriez réserver l'article 11?

M. Benjamin: Si cela ne vous fait rien, pouvons-nous également réserver l'article 11 pour l'instant?

L'article 11 est réservé.

L'article 12 est adopté.

Article 13—Inspecteurs et analystes

Le président: J'ai un préavis d'amendement à l'article 13.

M. Fisher: Je propose que le Bill C-18 soit modifié par l'adjonction, après la ligne 29, page 7, de ce qui suit:

Certificat (3) Lorsqu'un inspecteur procède à une visite, une saisie ou à la prise d'un échantillon en vertu de la présente loi il doit, si l'objet est scellé ou fermé,

[Text]

in charge of it with a certificate in prescribed form evidencing such inspection, seizure or taking of a sample.

Effect of certificate (4) A certificate provided under subsection (3) relieves the person to or for whose benefit it is provided of liability with respect to the inspection, seizure or taking of a sample evidenced by the certificate but does not otherwise exempt that person from compliance with this Act and the regulations.

The Chairman: Do you wish to make any explanation, Mr. Bockstaël?

Mr. Bockstaël: The substantive change responds to requests of the Canadian Trucking Association's brief, pages seven and eight, regarding the need for an inspector to give a receipt or an attestation with respect to opening, taking samples or seizing.

Amendment agreed to.

Clause 13 as amended agreed to.

On Clause 14—Powers of inspectors.

The Chairman: I have notice of six amendments. Shall we adjourn until 8 o'clock this evening?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Meeting adjourned until 8 o'clock this evening.

EVENING SITTING

• 2016

The Chairman: Gentlemen of the committee, when we adjourned for dinner we had just carried Clause 13. We have stood Clauses 3, 8, 10 and 11. Shall we revert to Clause 3, but we have the problem that the mover is not here and cannot withdraw it.

Mr. Ellis: So we vote it out.

An hon. Member: Put a new one in.

Mr. Benjamin: Is there something in the rules such as in the House where you can rule something on behalf of someone?

The Chairman: I am prepared to entertain that.

Mr. Benjamin: I am trying to be helpful.

The Chairman: Or we can move a subamendment of course. All right.

On Clause 3—*Application*.

We are referring to amendment number 10 proposed by Mr. Penner.

Mr. Forrestall: I move a subamendment that Clause 3.(5) be amended to begin with the words "Subject to section 28."

The subamendment agreed to.

The amendment, as amended, agreed to.

Mr. Forrestall: If that is all right with you.

Mr. Bockstaël: Yes, sure.

Mr. Forrestall: I did not want any misunderstanding.

[Translation]

remettre au responsable une attestation réglementaire de la visite, de la saisie ou de la prise d'échantillon.

Conséquence L'attestation prévue au paragraphe 3 libère la personne à qui ou en faveur de qui est la remise de toute responsabilité découlant de la visite, de la saisie ou de la prise d'échantillon mentionnées à l'attestation mais ne l'exempte pas des dispositions de la présente loi et de ses règlements.

Le président: Voulez-vous donner une explication, monsieur Bockstaël?

M. Bockstaël: La modification fait suite aux demandes de l'association canadienne du camionnage, aux pages 7 et 8 de la version anglaise, concernant l'obligation pour un inspecteur de donner une attestation dans le cas d'une visite, d'une saisie ou d'une prise d'échantillon.

Modification adoptée.

L'article 13 modifié est adopté.

Article 14—Pouvoirs des inspecteurs.

Le président: On m'informe de six modifications. Si nous suspendions la séance jusqu'à 20 h ce soir?

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est suspendue jusqu'à 20 heures ce soir.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, avant que nous levions la séance pour le dîner, nous venions d'adopter l'article 13. Nous avons réservé les articles 3, 8, 10 et 11. Nous pourrions retourner à l'article 3 mais, l'ennui, c'est que la personne ayant proposé la motion n'est pas présente et ne peut donc retirer la motion.

M. Ellis: Il suffit de la rejeter par une mise aux voix.

Une voix: Proposons-en une nouvelle.

M. Benjamin: Le Règlement permet-il que l'on prenne une décision pour une personne absente?

Le président: Je suis disposé à considérer cette suggestion.

M. Benjamin: J'essaie de vous aider.

Le président: Ou nous pourrions également proposer un sous-amendement. Très bien.

Article 3—*Domaine d'application*

Il s'agit de l'amendement n° 10 proposé par M. Penner.

M. Forrestall: Je propose un sous-amendement pour que l'article 3(5) soit modifié afin de commencer par l'expression «sous réserve de l'article 28».

Le sous-amendement est adopté.

L'amendement, modifié, est adopté.

M. Forrestall: Cela vous convient?

M. Bockstaël: Oui, certainement.

M. Forrestall: Je ne voulais pas de malentendu.

[*Texte*]

The Chairman: We have other amendments on Clause 3. Mr. Skelly wishes to propose an amendment to Clause 3. Mr. Skelly.

Mr. Skelly: I am in a bit of a dilemma, Mr. Chairman, and need to know first of all, whether the amendment is in order. I suggest preliminary discussion. I think that the main concern here and maybe I should hear from Mr. Shaffer on this one also. If this act does not apply to the transportation of goods in bulk in ships or vessels that are governed under the Canada Shipping Act, there are some very strong measures, very strong indeed, that I would like to see in this particular legislation outlined in the Arctic Waters Pollution Prevention Act. When I look at the Canada Shipping Act as to how these other vessels might be handled, I am wondering whether or not he is concerned about placing them under Section 451. Is that the section that you are concerned about? If in fact that is, the provisions there seem to be exceedingly light, with a \$1,500 fine and some very loose provisions for dangerous goods, so what I would propose is that this bill apply to marine transportation of both Canadian and foreign registry, not just within Canada's 12-mile limit but out to the area of the 200-mile limit in the economic zone because of the potential danger to resources that we are attempting to protect.

• 2020

This act tends to be stronger and making those provisions apply in the inland to the 12-mile limit—that logic seems to prevail, but also to give some protection in that economic control zone.

The Chairman: I am prepared to hear the witness, but in fairness to the witness and to the hon. member, I think I should say that I have some reservations about the procedural correctness of this amendment because it seems to me on the face of it that it would exceed the royal recommendation contained in the bill, but we will hear the witness to make a better—Mr. Forrestall, on a point of order.

Mr. Forrestall: No, on the point that you raised, Mr. Chairman. The question of course is with respect to the validity of the motion. I am not out of tune at all with the point that is trying to be made. The fact of the matter is that this amendment attempts to amend other acts and notwithstanding the royal prerogatives and recommendations and all that, it certainly contemplates amendments to acts that I would like very much to get at and have this Committee examine in some depth in an investigative role, but I think that quite frankly it is not really germane unless the witnesses intervene before, unless the witnesses can find some suitable way for us to even consider this amendment. It would be my opinion that the matter is clearly outside of our own jurisdiction because it would require substantive amendments to other existing legislation.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: In view of this proposed amendment, I would like to say that this transport committee at some future date would be prepared to look at the Shipping Act itself and look at amending some of its sections.

[*Traduction*]

Le président: Nous avons d'autres amendements à l'article 3. M. Skelly veut en proposer un.

M. Skelly: Je ne sais pas au juste si l'amendement est acceptable. Je voudrais en discuter d'abord. Il serait important d'entendre le point de vue de M. Shaffer. Si ce projet de loi ne s'appliquait pas au transport de marchandises en vrac dans les bateaux visés par la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques contient des dispositions très sévères que j'aimerais voir figurer dans ce bill. Je me demande s'il se préoccupe de l'application de l'article 451 de la Loi sur la marine marchande du Canada à l'égard de ces navires. Est-ce bien cet article qui vous préoccupe? Si oui, je dirai que cet article me semble fort peu strict, il prévoit une amende de \$1,500 et de vagues dispositions à l'égard des matières dangereuses. Par conséquent, je propose que le présent projet de loi s'applique au transport maritime tant pour les navires canadiens que pour les navires étrangers et sur l'ensemble de la zone économique, dont la limite a été portée à 200 milles, vu le danger potentiel à l'égard des richesses que nous cherchons à protéger.

Le présent projet de loi tend à être plus strict en ce sens que ces dispositions s'appliquent à l'intérieur de la limite des 12 milles mais j'estime qu'il faut également fournir une protection à l'intérieur de la zone économique.

Le président: Je suis prêt à entendre le témoin et, en toute justice à son égard et à l'égard du député, je dois dire que j'ai quelques réserves quant à la recevabilité de cet amendement parce qu'il me semble aller au-delà de la recommandation royale qui figure dans le projet de loi, mais je laisserai le témoin intervenir pour mieux... M. Forrestall souhaite invoquer le Règlement.

M. Forrestall: Non, je souhaite revenir sur la question que vous soulevez. Il s'agit bien sûr de savoir si l'amendement est recevable. Je ne comprends pas du tout l'argument que l'on veut faire valoir ici. Cet amendement vise à modifier d'autres lois, et je souhaiterais certes que cela puisse être le cas mais, en toute franchise, je ne pense vraiment pas que cela soit possible, à moins que le témoin trouve un moyen approprié pour que nous l'étudiions. J'estime que cette question ne relève absolument pas de notre compétence et elle exigerait que l'on modifie sur le fond d'autres lois actuellement en vigueur.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: A ce propos, laissez-moi vous dire que le Comité des transports aura l'occasion d'étudier la Loi sur la marine marchande du Canada en vue de modifier certains de ses articles.

[Text]

Mr. Forrestall: We call it the maritime code.

Mr. Bockstael: All right, the maritime code. But we did, in deference to the earlier intervention when it was laid over until we returned. We have made the amendment to this clause to take into account Section 28, the amendment which gave the minister the discretion of prohibiting the transfer of certain goods which the Canada Shipping Act did not allow him and we think we have responded to that intervention sufficiently and we think that this should be set down.

The Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: If I just might take Mr. Forrestall's comments and Mr. Bockstael's comments, when I go through from 450 to 451, I do not see where this runs contrary in any way and therefore it is not amending the Canada Shipping Act as far as I can see, and I would certainly be interested to hear comments to that effect or any direct ones that Mr. Forrestall might be able to cite.

Mr. Bockstael is suggesting that his amendments cover the ground that I would like to see my amendment cover and I just do not think he goes far enough. He can appreciate the very serious concerns we have had because of some of the accidents on the west coast. Therefore, just in rebuttal to the two comments, I would ask for specific citations on this, because when I read through this material it does not appear to run contrary to it, or amend it; it provides some other areas. The other one is that Mr. Bockstael's amendment does not go as far as I would like to see mine go.

• 2025

The Chairman: I am prepared to hear the official point of view on this and I would also like to hear whether in the view of the officials the amendment proposed by Mr. Skelly would in fact incur additional costs and thus exceed the royal recommendation.

Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, about the question put to us earlier in the day on whether or not the Canada Shipping Act provided authority for the minister to make the regulations on bulk shipments by sea that would be commensurate with the authority in this bill, we reviewed the matter at the noon recess and came to the conclusion that in all but one respect it did. The one respect was that under the Canada Shipping Act a prohibition would be difficult, if not impossible. Consequently we put forward, as the government's proposal, that the clause be amended to give the minister that authority under the proposed Transport of Dangerous Goods Act.

I recognize, Mr. Chairman, there may be other problems with the Canada Shipping Act and the regulations made under it. It is not for me to determine whether the committee wants to deal with that at this time or not.

The Chairman: Mr. Forrestall.

[Translation]

M. Forrestall: A ce propos, nous parlons du Code maritime.

M. Bockstael: Très bien. Le Code maritime. Quoi qu'il en soit, en modifiant cet article, nous avons tenu compte de l'article 28, qui donne au ministre le pouvoir d'interdire le transfert de certaines marchandises, ce qui n'est pas le cas avec la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous estimons donc avoir répondu à cette intervention et nous pensons que la question devrait maintenant être réglée.

Le président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Pour répondre à ce que disaient M. Forrestall et M. Bockstael, compte tenu des articles 450 et 451, je ne vois vraiment pas où il y a des amendements à la Loi sur la marine marchande et j'aimerais beaucoup que M. Forrestall nous donne quelques précisions sur cette question.

M. Bockstael laisse entendre que ces amendements ont la même portée que le mien mais je ne pense pas que ce soit la cas. Il comprendra certainement nos profondes préoccupations à ce propos, vu les accidents qui sont intervenus sur la côte Ouest. Par conséquent, pour répondre aux deux remarques que l'on a faites précédemment, j'aimerais que l'on nous donne des exemples précis parce que je ne vois vraiment pas en quoi cela va à l'encontre de ces diverses dispositions ou en quoi cela les modifie; cela ne fait que concerner d'autres domaines. D'autre part, j'estime que l'amendement de M. Bockstael ne va pas aussi loin que le mien.

Le président: Je suis prêt à entendre un avis officiel sur ce point et j'aimerais aussi que l'on me dise si l'amendement que propose M. Skelly entraînerait des coûts supplémentaires et donc s'il irait au-delà de la recommandation royale.

Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, on nous a demandé précédemment si la Loi sur la marine marchande du Canada donnait au ministre des pouvoirs pour réglementer le transport maritime de marchandises en vrac semblables à ceux qui sont prévus dans le présent projet de loi. Nous avons étudié la question pendant la pause de midi et avons conclu que c'était effectivement vrai dans tous les cas sauf un. Ce cas particulier découle du fait que, aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, une interdiction serait difficile, voire impossible. Par conséquent, par notre intermédiaire, le gouvernement propose que l'article soit modifié pour conférer ces pouvoirs au ministre dans le cadre du projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Certes, monsieur le président, d'autres problèmes se posent éventuellement en ce qui concerne la Loi sur la marine marchande du Canada et les règlements. Ce n'est pas à moi qu'il appartient de déterminer si le comité souhaite se saisir de cette question maintenant ou non.

Le président: Monsieur Forrestall.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, Mr. Skelly has invited comments on admissibility, and I would refer him—and I wonder why I am doing this; why not some of the more brilliant people on the opposite side, the so-called experts—to Beauchesne's Parliamentary Rules and Forms, the Fraser, Birch, Dawson, Fifth Edition, at page 233, section 773, which of course deals, as all honourable members will know, with the admissibility of amendments. An amendment, of course, is out of order on a variety of grounds. Notwithstanding Mr. Skelly's plea, because I am sure the point he is making is not in disagreement—it is just the question of order and time . . .

An amendment which is out of order on any of the following grounds cannot be put from the chair . . .

And I would refer the Chairman to subsection (2), which directs us—and perhaps I will quote it:

(2) An amendment must not be inconsistent with, or contradictory to, the bill as so far agreed to by the committee, nor must it be inconsistent with a decision which the committee has given upon a former amendment.

My submission, Mr. Chairman, is the amendment would have been in order had the committee supported the earlier position taken by more than one member of this committee on the definition clauses of the bill—a position which, I would remind honourable members, we on this side had in fact supported. What I am suggesting now is that the amendment is not in order because the committee has in fact, by its own decision, decided the very point the honourable member is trying to make in this amendment was in fact not consistent, and the fact is demonstrated by the withdrawal of an earlier motion. Mr. Chairman, the point is a good one and it should be supported but should be supported elsewhere and this is the wrong place.

• 2030

The Chairman: I think Mr. Forrestall's point is well taken, and I might also point out we have just passed an amendment, which we had amended, which said,

Subject to section 28, this act does not apply to any handling, offering for transport or transporting of dangerous goods in bulk in vessels within the meaning of the Canada Shipping Act.

Therefore Mr. Skelly's amendment seemed to me to be quite inconsistent with that.

Mr. Skelly: May I ask where we passed that particular amendment?

The Chairman: We just did, five minutes ago.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if I may, I thought I was being charitable in avoiding the most recent decision of the committee in not referring to it but rather referring to an earlier decision that had been taken which has equal validity with respect to the application of the order. That is not to say that the point that is being raised should not be dealt with elsewhere. It is a very, very damn valid point that I think we have to get at and under other circumstances.

[*Traduction*]

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Skelly a souhaité quelques précisions sur la recevabilité et j'aimerais porter son attention . . . et je me demande pourquoi je fais cela; pourquoi les membres plus éclairés d'en face, les soi-disant spécialistes ne portent-ils pas à son attention le commentaire 773 de la page 238 de la Jurisprudence parlementaire de Beauchesne, Fraser, Birch, et Dawson, cinquième édition. Comme tous les honorables députés le savent, cet article traite bien sûr de la recevabilité des propositions d'amendements en comité. Naturellement, il y a toute une gamme de motifs d'irrecevabilité des amendements. Indépendamment des arguments que M. Skelly a fait valoir, je suis certain qu'il n'est pas en désaccord—it s'agit simplement d'une question d'ordre et de temps . . .

Il est interdit au président de recevoir des propositions d'amendements entâchés des vices suivants:

Permettez-moi d'attirer l'attention du président sur l'alinéa 2 de cet article qui stipule, et je vais vous le citer:

(2) S'il est contraire au projet de loi tel que le comité l'a accepté, ou le contredit; ou s'il contredit une décision que le comité a rendu au sujet d'un amendement antérieur.

Monsieur le président, j'estime que l'amendement aurait été recevable si le comité avait appuyé la position qu'avait adoptée précédemment plusieurs des membres à propos de l'article contenant les définitions. J'aimerais d'ailleurs rappeler aux honorables députés que, de ce côté-ci, nous avons appuyé cette position. Je dis donc que cette modification n'est pas recevable car le Comité a effectivement décidé que le point même de la modification de l'honorable député n'est pas logique comme le témoigne le retrait d'une motion précédente. Monsieur le président, le point de la modification est valable, et on devrait l'appuyer, mais ailleurs.

Le président: M. Forrestall a bien raison, j'aurais dû aussi faire remarquer que nous avons adopté l'amendement modifié suivant,

Sous réserve de l'article 28, la présente loi ne s'applique pas à la manutention, à la demande de transport ou au transport en vrac de matières dangereuses par navire que régit la loi sur la marine marchande du Canada.

Or l'amendement de M. Skelly ne me semble pas conforme à cette disposition.

M. Skelly: Pourriez-vous me dire quand on a adopté cet amendement en particulier?

Le président: Il n'y a que cinq minutes.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'ai essayé d'être gentil en ne mentionnant pas la décision la plus récente du Comité, mais plutôt en mentionnant une décision précédente qui avait la même valeur quant à l'application de l'ordre. Cela ne veut pas dire que ce point ne devrait pas être discuté plus tard. C'est un point absolument valable, il faudra certainement l'étudier dans un autre contexte.

[Text]

The Chairman: I must point out that Mr. Skelly has not moved his amendment and therefore the only thing I can do at this point is to say that if we are going to have further discussion on it, it must be moved and put before the committee to discuss as an amendment.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I certainly find myself, as we were warming up to get this done, that it did slide through rather quickly, I noted that Mr. Benjamin was reaching for the same document that I was. It is unfortunate that we did not schedule this, and you are suggesting that I did not propose my amendment and therefore we are not considering it, but I . . .

The Chairman: No, no. I am not suggesting that at all. You could not have proposed it until after the previous one had been put, because the other one comes first in the bill. The other one refers to line 22. Yours refers to lines 27 to 34. Therefore the other one had to be put first.

Mr. Skelly: Yes, but in terms of paragraph 4, in dealing with these in sequence, paragraph 4 certainly would not contradict it. It is the thing that we passed in paragraph 5 . . .

The Chairman: Exactly.

Mr. Skelly: . . . that is harmful to this, and I just wonder whether or not this amendment should not have preceded that one, in terms of deleting it, which would have affected this one.

I am still very curious on the point and again I regret having to do this. I was unable to attend some previous meetings and I would still ask Mr. Forrestall, if I might have your indulgence, where previous decisions of this committee actually would prohibit that, in the definition section.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, of course it is not previous decisions of this committee but rather recognizing at the same time the right of this committee to determine within certain parameters its own course and direction. My references have nothing to do with this committee whatsoever but rather have to do with Beauchesne, who has clearly set forward the precedents with respect to dealing with matters of this nature. My concern, of course, is that it predicates itself upon or impinges upon other legislation which is outside of our prerogative with respect to this, and I am somewhat surprised, somewhat surprised, that my colleagues would attempt, and I am not suggesting deliberately, to amend other legislation or to toy and tinker with other legislation under the guise of this. I hope I am not being even suggestively pre-emptive in this in any way whatsoever. I think the point that is being made is one that deserves consideration and support, but I do not think this is the time.

• 2035

Mr. Chairman, it has nothing to do with the precedents that may or may not have been established by this committee, or anything to do with the prerogative of this committee whatsoever. I am simply suggesting to the Chair by way of assisting him that in my judgment, my interpretation and understand-

[Translation]

Le président: Je dois faire remarquer que M. Skelly n'a pas proposé son amendement, et donc si on veut en discuter plus longuement, il devra le proposer au Comité pour qu'on entame la discussion.

M. Skelly: Monsieur le président, j'avais trouvé moi-même qu'on semblait avoir réglé son cas très rapidement. J'ai remarqué que M. Benjamin voulait consulter les mêmes documents que moi-même. C'est malheureux qu'on ne l'ait pas prévu, et maintenant vous dites que je n'ai pas proposé mon amendement, et qu'on ne peut donc pas en discuter, mais je . . .

Le président: Non, non. Ce n'est pas du tout le cas. Vous ne pourriez pas l'avoir proposé avant qu'on ait proposé l'amendement, car ce dernier le précède dans le bill. L'autre amendement modifie la ligne 22 et le vôtre modifierait les lignes 29 à 34. Donc on devait d'abord étudier l'autre amendement en premier.

M. Skelly: Oui, mais aux termes du paragraphe 4, si on doit les étudier à la suite, le paragraphe 4 est certainement conforme. C'est l'amendement que nous avons adopté au paragraphe 5 . . .

Le président: Précisément.

M. Skelly: . . . qui n'est pas conforme, et je me demande si mon amendement n'aurait pas dû précéder l'autre, qui en l'éliminant, aurait répercuté sur celui-ci.

Je veux toujours éclaircir ce point, et je regrette d'avoir à faire cela. Je n'ai pu être présent aux réunions précédentes, et je prie M. Forrestall, si vous le permettez, de m'expliquer comment les décisions antérieures du Comité interdisent cela effectivement, dans l'article portant sur les définitions.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, cela n'a rien à voir avec les décisions antérieures du Comité, bien sûr, mais plutôt il faut reconnaître aussi le droit du Comité de déterminer, dans une certaine mesure, sa propre direction. Je ne parlais pas des décisions du Comité, mais plutôt des dispositions dans le Beauchesne, qui établissent clairement les précédents à suivre dans ce genre de questions. Pour ma part, cet amendement empiète sur une autre loi, qui n'est pas de notre compétence et je suis plutôt étonné de voir mes collègues tenter, même si ce n'est pas délibérément, de modifier une autre loi, ou de jouer avec d'autres lois, de cette façon. J'espère que je n'anticipe pas trop. L'argument qu'on a soulevé mérite d'être étudié avec soin, mais je ne pense pas que ce soit le moment de le faire.

Monsieur le président, cela n'a rien à voir avec les précédents qui peuvent avoir été établis par le Comité, ou avec les prérogatives du Comité. Je dis tout simplement, pour aider le président à prendre sa décision, que selon moi, les neuf points soulevés dans la cinquième édition de Beauchesne à cet égard,

[Texte]

ing the nine points that are made in Beauchesne's Fifth Edition in respect to this in fact on every count render the amendment inadmissible. I relate that to the inadvertent remarks earlier in this committee process with respect to substantive amendments being moved by, in this particular case, a judge, when in fact we cannot even consider a substantive amendment. In any event, the amendment, in my judgment, is significantly more substantive than any of the suggestions put forward to us by Mr. Justice Grange.

My concern, Mr. Chairman, is the protection of the rights of the members of the committee. I would have hoped that Mr. Skelly might have accepted the generalization but he did not. If he wants the specific, what it is that I am addressing myself to, it is the absolute non-right, negative right of any member of this committee outside of the government to offer substantive amendments. Mr. Chairman, if you rule that it is in order, this bill will be in front of us for the next five years.

An hon. Member: That is right.

Mr. Forrestall: That is up to you. I am just suggesting it to you. I thought I had started out gently, but if you want me to conclude forcefully I will.

Mr. Bockstael: No, no, it is okay, Mike. We have got the message.

The Chairman: We have definitely got the message.

I might point out to Mr. Skelly as well with regard to the point he raised about this one that we probably should have proposed this prior to the amendment we just passed. Section 772.(2) of Beauchesne says:

Amendments should be proposed in the order of the lines of a clause. If the latter part of a clause is amended, it is not competent for a Member to move to amend an earlier or antecedent part of the same clause. If an amendment to the latter part of a clause is negated or withdrawn, it is competent to propose one to an earlier part.

In our case it was not negated or withdrawn; therefore, in the opinion of the Chair it is not competent to propose this motion.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the problem with strictly adhering to Beauchesne is which line comes first. The government's amendment regarding Clause 3.(5) says, "by striking out lines 27 to 30 and substituting the following". Mr. Skelly's amendment said "lines 27 to 34", which called for a total deletion of those lines and the substituting of a new subclause (5). I submit, Mr. Chairman, that all of us erred inadvertently by strictly adhering to which line number was first. Since both Mr. Bockstael's amendment and Mr. Skelly's amendment started at line 27 you took Mr. Bockstael's amendment first, it passed and now we are in this bind. How do we reverse a decision of the committee? It is the deletion of an entire paragraph and its replacement with a substitute paragraph. Both amendments start on the same line. The Chair is faced with the decision as to which amendment he will call first because you have two that start on line 27. That is why Mr.

[Traduction]

rendent cet amendement irrecevable. Je me reporte aux observations faites plus tôt par inadvertance au Comité au sujet des amendements portant sur le fond et proposés en l'occurrence par un juge, alors qu'en fait, nous ne pouvons même pas étudier de tels amendements. De toute façon, cet amendement modifiera le fond de l'article beaucoup plus profondément que ne l'auraient fait les propositions avancées par M. le juge Grange.

Je veux protéger les droits des membres du Comité. J'aurais espéré que M. Skelly pourrait accepter cette généralisation, mais il ne l'a pas fait. S'il veut des précisions, je dirai qu'à l'exception des députés qui font partie du parti au pouvoir, aucun député membre du Comité ne peut proposer des amendements portant sur le fond. Monsieur le président, si vous acceptez cet amendement, nous allons être pris pour étudier ce projet de loi pendant les 5 prochaines années.

Une voix: C'est vrai.

M. Forrestall: Cela dépend de vous. Je voulais tout simplement proposer. Je pensais avoir fait preuve de gentillesse, mais si vous voulez que je force la note, je le ferai.

M. Bockstael: Non, c'est très bien Mike. Nous avons compris.

Le président: Nous avons certainement compris.

Je souligne également à M. Skelly, en ce qui concerne la question qu'il a posée à ce sujet, que nous aurions probablement dû proposer cela avant que l'amendement ne soit adopté. L'article 772(2) de Beauchesne stipule que:

Les propositions d'amendement doivent indiquer la ligne du texte à modifier. Si on a déjà modifié la dernière partie de l'article, il est interdit de revenir à une partie antérieure du même article. Au cas cependant où aurait été repoussée ou retirée une proposition de modification d'une des dernières dispositions d'un article, rien n'interdit de revenir à une partie antérieure à celui-ci.

Dans le cas présent, l'amendement n'a été ni repoussé ni retiré, et le président estime donc qu'il est interdit de proposer une telle motion.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, le problème lorsqu'on s'en tient strictement à ce que dit Beauchesne, c'est de savoir quelle ligne vient en premier. L'amendement proposé par le gouvernement au sujet du paragraphe 3(5) se lit comme suit «en retranchant les lignes 29 à 33 et en les remplaçant par ce qui suit». L'amendement de M. Skelly quant à lui, parle des «lignes 29 à 37» et demandait que ces lignes soient entièrement supprimées et remplacées par un nouveau paragraphe (5). J'estime que nous nous sommes tous trompés en nous en tenant strictement au numéro de la ligne. Comme les deux amendements portaient sur des dispositions qui commençaient à la ligne 27, vous avez tout d'abord mis l'amendement de M. Bockstael en délibération, il a été adopté et maintenant nous nous trouvons dans cette impasse. Comment peut-on revenir sur une décision du Comité? Il s'agit maintenant de supprimer un paragraphe en entier et de le remplacer complètement. Les

[Text]

Forrestall's argument about a prior decision having been made does not grab me.

• 2040

The Chairman: If I may, Mr. Benjamin, the amendment to which you are referring does not start at line 27, it starts at line 22 because the whole thing is one amendment.

Mr. Benjamin: The amendment to Clause 3(4), but the amendment to Clause 3(5) says "by striking out lines 27 to 30." It may be one amendment, but there is a two-part amendment there.

The Chairman: It was proposed as one amendment and accepted by the committee as such, therefore the chair's hands are tied to change that decision of the committee, Mr. Benjamin. I think we are now becoming bogged down in procedural debate.

Mr. Skelly: Okay. Mr. Chairman, I can see that I have been . . .

Mr. Benjamin: If you want to get bogged down, we can sure bog you down in the rest of these amendments.

Mr. Skelly: . . . hoisted on a variety of petards here, but I am willing to accept the fact that we have run counter to the existing amendment. I think the selection of that particular amendment was unfortunate to present first because we did stand the clause in consideration of my amendment and, I think, since it is my understanding that we stood it on that basis that we should have probably considered this one before we considered the other. If you are not in a position to go back on that, we certainly have learned a good lesson for future amendments that by . . . pardon?

The Chairman: If it is agreed by the committee to go back and consider that we separate the amendment and vote on Mr. Skelly's motion, I am prepared to abide by the wish of the committee. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Forrestall: On a point of order . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Forrestall: . . . could it be understood that this is not a precedent . . .

The Chairman: Right.

Mr. Forrestall: . . . we are just simply doing it to accommodate.

The Chairman: To accommodate a member. Therefore, I would ask Mr. Skelly to propose his motion.

Mr. Skelly: Okay. I move that Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be amended to delete subclauses (5) and (6) of Clause 3, lines 27 to 34, and that the following be substituted:

(5) This Act shall apply to all marine transport of both Canadian and foreign registry within Canada's 200-mile economic zone, on both the east and west coasts.

Amendment negated: yeas, 2; nays, 6.

[Translation]

deux amendements portent sur des dispositions qui commencent à la même ligne. Le président doit décider quel amendement il mettra en délibération en premier, parce que les deux commencent à la ligne 27. C'est pourquoi l'argument de M. Forrestall au sujet des précédents ne m'a pas convaincu.

Le président: Si vous me le permettez, monsieur Benjamin, l'amendement auquel vous vous réferez ne commence pas à la ligne 29, il commence à la ligne 24.

M. Benjamin: C'est vrai en ce qui concerne l'amendement au paragraphe 3(4), mais l'amendement au paragraphe 3(5) dit bien: «en retranchant les lignes 29 à 33.» Il s'agit bien d'un seul amendement, mais il comprend deux parties.

Le président: On l'a proposé comme unique amendement et le Comité l'a accepté comme tel. En conséquence, le président a les mains liées et il ne peut pas modifier la décision prise par le Comité. Je pense que nous sommes en train de nous enfoncer dans un débat sur la procédure.

M. Skelly: Très bien. Je vois que j'ai maintenant . . .

M. Benjamin: Si vous vouliez que l'on s'enfonce, nous pourrions certainement le faire pour les autres amendements.

M. Skelly: . . . été pris à mon propre piège, mais je suis disposé à accepter le fait que nous ne puissions proposer cet amendement. Je crois cependant qu'il est regrettable que l'on ait choisi cet amendement en premier; on avait réservé cet article parce que j'avais l'intention de proposer mon amendement et je pense donc que l'on aurait dû étudier mon amendement avant l'autre. Si l'on ne peut pas revenir en arrière, nous aurons certainement appris une bonne leçon pour l'avenir . . . pardon?

Le président: Si le Comité est d'accord pour revenir en arrière et voter sur la motion de M. Skelly, je suis disposé à le faire. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Forrestall: J'invoque le Règlement . . .

Le président: Oui.

M. Forrestall: . . . pourrait-on s'entendre pour que cela ne constitue pas un précédent?

Le président: Oui.

M. Forrestall: Nous le faisons tout simplement pour être accommodants.

Le président: Envers un député. En conséquence, je demande à M. Skelly de proposer sa motion.

M. Skelly: D'accord. Je propose que le projet de loi C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit amendé en supprimant les paragraphes 5 et 6 de l'article 3, des lignes 29 à 37, et en les remplaçant par ce qui suit:

(5) La présente loi s'applique à tous les navires de transport inscrits aux registres canadien et étranger et manoeuvrant à l'intérieur de la zone économique de 200 milles du Canada, sur les côtes Est et Ouest.

L'amendement est rejeté par 6 voix contre 2.

[Texte]

Mr. Forrestall: And may it be registered, Mr. Chairman, that . . .

The Chairman: The Official Opposition abstained.

Mr. Forrestall: . . . one, two, three, four, five members of the Official Opposition abstained.

The Chairman: So understood.

Mr. Forrestall: The point is a good one, Mr. Skelly, it is just the wrong place.

The Chairman: Now, we must go back to the amendment that we separated.

Mr. Maltais: I move that Clause 3 of Bill C-18 be amended by striking out lines 27 to 30 on page 3 and substituting the following:

(5) Subject to Section 28, this Act does not apply to any handling . . .

The Chairman: Shall I dispense?

An hon. Member: Dispense.

Mr. Benjamin: What line?

The Chairman: Lines 27 to 30.

Mr. Benjamin: The authority to prohibit, is that not further on?

Mr. Bockstael: Yes, it comes under Clause 28.

Mr. Benjamin: Yes, under paragraph 5.

Mr. Bockstael: Yes.

Amendment agreed to.

Clause 3 as amended agreed to.

• 2045

The Chairman: All right. We also agreed to stand Clause 8. Is it agreed to revert back to Clause 8 at this time?

Mr. Bockstael: Agreed.

The Chairman: Okay, Clause 8, and there were three amendments proposed to Clause 8.

Mr. Benjamin had suggested an amendment but had not moved it and asked that the clause be stood so that he could consider it over the dinner hour.

Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, I assure you that my colleagues and I had a laborious consideration over the dinner hour—in fact, we did not eat dinner—and I now will move an amendment to Clause 8.

I move that Bill C-18, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be amended in Clause 8 by deleting lines 35 to 38 at page 5 and substituting the following therefor:

8. Persons will be subject to absolute liability for offences under this Act. It is sufficient proof of the offence that it was committed by the accused or by an employee or agent of the accused whether or not the employee or agent is identified or has been prosecuted for the offence.

[Traduction]

M. Forrestall: Peut-on inscrire le vote, monsieur le président.

Le président: L'Opposition officielle s'est abstenue.

M. Forrestall: Un, deux, trois, quatre, cinq membres de l'Opposition officielle se sont abstenus.

Le président: En effet.

M. Forrestall: C'est une bonne proposition, monsieur Skelly, mais le mauvais paragraphe.

Le président: Il faut maintenant revenir à l'amendement que l'on avait mis de côté.

M. Maltais: Je propose que l'article 3 du projet de loi C-18 soit amendé en retranchant les lignes 29 à 34, à la page 3, et en les remplaçant par ce qui suit:

(5) Sous réserve des dispositions de l'article 28, la présente loi ne s'applique pas à celle des opérations..

Le président: Me dispense-t-on de lire le texte?

Une voix: Faites.

M. Benjamin: Quelle ligne?

Le président: Les lignes 29 à 33.

M. Benjamin: Le pouvoir d'interdire ne se trouve-t-il pas un peu plus loin?

M. Bockstael: Si à l'article 28.

M. Benjamin: Si, au paragraphe 5.

M. Bockstael: Si.

L'amendement est adopté.

L'article 3 amendé est adopté.

Le président: Très bien. Nous avons également convenu de réserver l'article 8. Êtes-vous d'accord pour revenir maintenant à l'article 8?

M. Bockstael: D'accord.

Le président: Très bien, passons à l'article 8, auquel 3 amendements ont été proposés.

M. Benjamin avait suggéré un amendement mais n'avait pas présenté de motion et avait demandé que l'article soit réservé pour qu'il puisse y réfléchir pendant le dîner.

Monsieur Benjamin, je vous en prie.

M. Benjamin: Et bien, monsieur le président, je peux vous assurer que mes collègues et moi-même avons eu une séance laborieuse d'étude pendant le dîner . . . de fait, nous n'avons pas mangé . . . et je vais maintenant proposer un amendement à l'article 8.

Je propose que l'article 8 du Bill C-18, loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit amendé en retranchant les lignes 32 à 37, page 5, et en les remplaçant par ce qui suit:

8. Les personnes coupables d'infraction à la présente loi encourent la responsabilité absolue. Il suffit, pour établir l'infraction, de prouver qu'elle a été commise par l'accusé ou par un salarié ou un mandataire de l'accusé, que ce salarié ou ce mandataire ait été ou non identifié ou poursuivi.

[Text]

Now, in argument for the amendment—and I must say I want to express appreciation to the Chair and to the officials for our being able to discuss the content of my proposed amendment that I had not moved yet, and we will not have to redo all that again—as a consequence to that discussion this afternoon, Mr. Chairman, there were things put forward that I think were either specious or red herrings on this. For example, it was cited to us that violators of the act . . .

The Chairman: Order, please. The Chair is having trouble hearing.

Mr. Benjamin: . . . one, two, three or five times removed may or may not be charged, found guilty, but that the person under which an offence occurred, who is in the possession of or the transportation of those goods would also be liable and have absolute liability even though the violation occurred one, two, three or five steps removed. And let me illustrate. I do not believe the Crown, Her Majesty, would attempt to lay a charge or secure an indictment and contest a charge against, let us say, a transporter of goods who, in good faith, had taken all reasonable precautions in transporting those goods and the violation occurred because, in a first step, the manufacturer of a container or a vessel violated the act, and the person who used and loaded that container or vessel, the person who used or transported that vessel, would not in fact have absolute liability, that the person who violated the act in the first instance, in the construction and provision of a container or vessel, would obviously be the culprit. Surely, all the subsequent people who handled the product would not also be convicted of absolute liability. And that is why I submit that the argument put forward, that a person who handled a dangerous good three, four, five steps removed would have absolute liability, does not get to me at all. All handlers and transporters would not be absolutely liable for the violation of the proposed act by a manufacturer of a container when they loaded, handled and transported the container in good faith and using all reasonable precautions under the proposed act.

• 2050

Surely the absolute liability would revert to the guy who manufactured the container wrong. Then what is wrong with this amendment? The absolute liability does not apply to every stage of the operation. The absolute liability lands on the person who is found guilty of the cause of the violation. Therefore, we have decided to propose the amendment because it strengthens the law and it does not have the effect that was put to us this afternoon by the officials.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, may I speak to that?

The Chairman: Yes, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: We had a case cited to us on this committee, I believe, regarding some nuclear material which was spilled in an Air Canada plane which was obviously the fault of the shipper for not properly fastening the container. It was not the fault of the person who loaded it on the plane nor the pilot's fault for hitting an air pocket or when he landed did a rough landing or whatever, nor of the person unloading the

[Translation]

Maintenant, à l'appui de cet amendement . . . et je tiens à exprimer ma reconnaissance au président et aux fonctionnaires de nous avoir permis de discuter du contenu de ma proposition d'amendement, alors que je ne l'avais pas encore proposé; cela nous évite de reprendre cette discussion . . . Suite à la discussion de cet après-midi, monsieur le président, des choses ont été proposées qui à mon avis étaient spécieuses ou visaient à détourner l'attention. Par exemple, on nous a fait valoir que ceux qui enfreindraient la loi . . .

Le président: A l'ordre, je vous prie. J'ai de la difficulté à vous entendre.

M. Benjamin: . . . à une, deux, trois ou cinq étapes précédentes, ne seront peut-être pas accusés ni reconnus coupables, mais que celui qui est en possession des marchandises ou qui les transporte lorsque l'infraction est commise sera passible de responsabilité absolue même si l'infraction a été commise une, deux, trois ou cinq étapes plus loin. Permettez-moi de donner un exemple. Je ne crois pas que la Couronne, que Sa Majesté, essaiera d'intenter des poursuites ou de porter une accusation et de soutenir cette accusation contre, par exemple, un transporteur de marchandises qui a, de bonne foi, pris toutes les précautions raisonnables pour transporter ces marchandises, si l'infraction a été commise parce que lors de la première étape le fabricant du conteneur ou du véhicule a enfreint la loi; celui qui a utilisé et chargé ce conteneur ou ce véhicule, celui qui a utilisé ou transporté ce véhicule ne devrait pas encourir la responsabilité absolue. La personne qui a enfreint la loi initialement, lui a construit un conteneur ou un véhicule, devrait manifestement être le coupable. Il est évident que tous ceux qui ont manipulé le produit par la suite ne devraient pas également être reconnus absolument responsables. Et c'est pourquoi j'estime insoutenable l'argument selon lequel la personne qui a manipulé les marchandises dangereuses trois, quatre ou cinq étapes plus loin, serait également absolument responsable. Tous les manutentionnaires et transporteurs ne devraient pas être rendus entièrement responsables par le manufacturier d'avoir enfreint la loi en chargeant, manutentionnant et transportant le contenant de bonne foi et après avoir pris toutes les précautions qui s'imposent et qui sont prévues dans la loi.

L'entière responsabilité reviendrait à la personne qui a mal fabriqué le contenant. En quoi l'amendement laisse-t-il alors à désirer? La responsabilité ne s'applique pas à toutes les étapes de l'opération mais bien à la personne qui s'est rendue coupable de l'infraction. Nous avons donc décidé de proposer l'amendement qui renforce la loi et n'a pas les effets qui nous ont été présentés cet après-midi par les hauts fonctionnaires.

M. McDermid: Monsieur le président, puis-je intervenir?

Le président: Certainement, monsieur McDermid.

M. McDermid: On a cité en comité le cas d'une substance nucléaire qui avait été renversée dans une avion d'Air Canada par la faute du transporteur qui n'avait pas bien scellé le contenant. C'est bien lui qui était coupable et non pas la personne qui a mis le contenant à bord de l'avion ou le pilote qui a traversé un trou d'air ou fait un atterrissage brutal ou encore la personne qui a déchargé le contenant.

[Texte]

material; it was the fault of the individual who fastened the container.

Surely to goodness, an inspector would be charging the individual who was at fault and in this particular case that my colleague cites he would not be charging the individual down the road who may spill it in his truck, but he would charge the individual who at source made a mistake. I cannot see how the bill as it is now and the amendment proposed by the government would change that. I may be wrong but that is my interpretation. I cannot see how my colleague's amendment is going to change that situation.

The Chairman: There was a call for the question. Are you ready for the question?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we were presented in a discussion this afternoon with a lot of arguments as to why the wording I was proposing for an amendment would not be proper. I submit just now that the officials presented arguments that I do not think hold water in their interpretation of about absolute liability. If I am incorrect in my assumption that charges or attempts to get indictments for violations would not fall on every person in the transaction under this bill, then it seems to me the amendment does nothing more than strengthen the hand of the administrators of the legislation. And it does not unfairly place absolute liability on other innocent parties who acted in good faith and used reasonable precaution.

The Chairman: The Chair is not calling that into question at all, Mr. Benjamin. You have put your amendment and your arguments. None of the witnesses responded. Therefore, I took it for granted they had made their arguments this afternoon and I put the question. That is all.

An hon. Member: Question.

Amendment negatived.

Mr. Benjamin: There might be some more fellows who want to vote, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall, on a point of order.

Mr. Forrestall: On a point of order, I might ask the Chairman to consult with the Clerk on the recording of votes. Mr. Mackasey will know a practice of committees is to record votes rather to record whether or not an amendment is carried or lost. It is the prerogative and the right of any member on any motion to call for identification by way of a recorded vote. I would ask the Chairman if he might consult with the Clerk so that as we go through these amendments from time to time we will not have to worry about this.

• 2055

The Chairman: I think the point is well taken, Mr. Forrestall, and I will make sure there are no more recorded votes unless one is called for by a member of the committee.

Now, we have another amendment being proposed by Mr. Skelly.

[Traduction]

Mon Dieu, il est bien certain qu'un inspecteur poursuivrait la personne ayant commis l'infraction et, dans le cas cité par mon collègue, pas la personne qui renverse la substance dans son camion. Or je ne vois pas en quoi le bill tel qu'il est rédigé actuellement et l'amendement proposé par le gouvernement modifieraient cette situation. Je me trompe peut-être, mais voilà comment je vois les choses. Je ne vois pas comment l'amendement de mon collègue va remédier à cette question.

Le président: Vais-je mettre la question aux voix?

M. Benjamin: Monsieur le président, on a beaucoup discuté cet après-midi des lacunes présentées par la formulation de mon amendement. Or, il me semble que l'interprétation donnée par les hauts fonctionnaires du principe de l'entière responsabilité ne tient pas debout. Si je me trompe en pensant que les poursuites pour infraction ou la mise en accusation ne seraient pas applicables à toutes les parties à la transaction aux termes du bill, alors mon amendement ne servirait qu'à renforcer l'application de la loi. Par conséquent, il n'impute pas indûment toute responsabilité aux personnes innocentes qui ont agi en toute bonne foi et pris les précautions qui s'imposent.

Le président: Je ne remets pas du tout cela en question, monsieur Benjamin. Vous avez présenté votre amendement et vos arguments. Aucun des témoins n'y a répondu. J'ai donc pris pour acquis qu'ils avaient présenté leurs arguments cet après-midi, et je me suis contenté de mettre la question aux voix, voilà tout.

Une voix: Qu'on vote!

L'amendement est rejeté.

M. Benjamin: Il y a peut-être d'autres membres du comité qui désirent voter, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall, un rappel au Règlement.

M. Forrestall: J'invoque le règlement. Le président pourrait-il consulter le greffier à propos de l'inscription des résultats de la mise aux voix. M. Mackasey saura qu'il est d'usage au comité de procéder à l'appel nominal plutôt que d'inscrire simplement l'adoption ou le rejet d'un amendement. Tous les membres ont le droit de demander que l'on procède à un appel nominal. Le président pourrait-il consulter le greffier de manière à ce que nous n'ayons pas à nous en préoccuper à mesure que nous passerons en revue ces amendements.

Le président: Monsieur Forrestall, votre remarque est légitime et je veillerai à ce qu'il n'y ait plus de vote nominal à moins qu'un des membres du Comité ne le réclame.

M. Skelly nous propose un autre amendement.

[Text]

Mr. Skelly: It depended on the fortune of Mr. Benjamin's, and I would straight away move to this amendment for the committee's consideration.

I move that Bill C-18 be amended in Clause 8 by deleting lines 35 to 39 on page 5 and substituting the following therefor:

No person is guilty of an offence under subsection 6(1) if he establishes that

(a) he acted in good faith and took all reasonable measures to ensure compliance with this Act and the regulations; and

(b) the contravention was not, either in whole or in part, caused by or otherwise attributable to his acts or omissions.

Mr. Forrestall: How can you be so contradictory?

Mr. Skelly: If I might, Mr. Chairman, just elaborate slightly on it, I do not see the contradiction here. Obviously the committee's wish is that we not get into a situation of absolute liability. This particular clause would strengthen slightly what occurs in the legislation. I would suggest to you that it is the provision out of Bill C-25, the previous legislation, which is slightly stronger than what we see before us now. I am concerned that there are a number of provisions on which we are not basically taking a strong enough position in this particular legislation. I would be prepared to let that stand on its merits.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly.

Mr. Forrestall: It does stand much stronger under Clause 10 than it did before.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, hold the phone here. The amendment my colleague has moved is exactly what was in the proposed legislation last year.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: I would like to know from the officials what was so wrong with what was in the legislation proposed last year, compared with what is in the legislation proposed this year.

The Chairman: Again, I took it from the lack of response the time that they had considered they had responded to that this afternoon.

Mr. Charron.

Mr. Charron: My understanding, Mr. Chairman, is that in order to prove (b) you would have to prove (a), so consequently we felt that (a) would be sufficient.

Motion negatived.

The Chairman: We now proceed to the third amendment to be moved by Mr. Penner.

Mr. Penner: I move that Bill C-18 be amended by striking out lines 36 to 38 on page 5 substituting the following therefor:

this Act if he establishes that he took all reasonable measures to comply with this Act.

The Chairman: Do you wish to give an explanation of that?

[Translation]

M. Skelly: Tout dépendait du sort réservé à celui de M. Benjamin et je vais à présent soumettre au Comité l'amendement suivant:

Je propose que l'article 8 du Bill C-18 soit modifié en remplaçant les lignes 35 à 39, page 5 par ce qui suit:

Peut se disculper d'une infraction prévue au paragraphe 6(1) celui qui établit

(a) qu'il a agi de bonne foi et qu'il a pris toutes précautions raisonnables pour assurer l'observation de la présente loi et de ses règlements; et

(b) que l'infraction n'a pas été, en tout ou en partie causée par des agissements ou une omission de sa part ou attribuable à ceux-ci.

M. Forrestall: Comment pouvez-vous être aussi contradictoire?

M. Skelly: Monsieur le président, permettez-moi de dire que je ne saisis pas la contradiction là-dedans. Il est clair que le Comité veut éviter de créer les conditions de responsabilité totale. Or, cet article permettrait de renforcer légèrement les dispositions de la Loi. Il me semble que la disposition du Bill précédent, le Bill C-25 est plus strict que celle que nous examinons aujourd'hui. Or, ce qui m'inquiète, c'est que le Bill C-18 comporte une série de dispositions qui ne sont pas suffisamment sévères. Je laisse cette remarque à votre jugement.

Le président: Merci, monsieur Skelly.

M. Forrestall: Les dispositions sont beaucoup plus strictes à l'article 10 qu'elles ne l'étaient auparavant.

M. Benjamin: Monsieur le président, un instant. L'amendement proposé par mon collègue coïncide exactement avec le projet de loi de l'année dernière.

Le président: C'est juste.

M. Benjamin: J'aimerais que les hauts fonctionnaires me précisent les points faibles du projet de loi de l'année dernière, par rapport à celui de cette année-ci.

Le président: Je vous répète que j'ai considéré qu'ils avaient répondu à cette question cet après-midi puisqu'il y a eu absence de réaction de leur part.

Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, pour prouver le point (b), il faut d'abord prouver le point (a); nous avons donc estimé que (a) serait suffisant.

La motion est rejetée.

Le président: Passons à présent au troisième amendement proposé par M. Penner.

M. Penner: Je propose que l'on modifie le Bill C-18 en remplaçant les lignes 36 à 38 page 5 par ce qui suit:

... par la Loi celui qui établit qu'il a pris toutes précautions raisonnables pour observer la présente loi.

Le président: Désirez-vous fournir certaines explications?

[Texte]

Mr. Bockstael: I did this afternoon, but I will do so if you want.

Mr. McDermid: Do it again. There is a lot of confusion over there.

• 2100

Mr. Bockstael: The amendments, in conjunction with motions 15 and 25, would align the statutory defenses for Clauses 8, 10 and 18. In this particular clause the good faith defense is deleted as being redundant since to demonstrate good faith, one would have to show the taking of reasonable measures. The other reason was industry groups have argued that the defense of reasonableness should be allowed for all offenses. You may see that under the example from the Canadian Trucking Association—page one and two of the summary. So we support this.

Mr. Ellis: Just briefly, Mr. Chairman, I want to repeat that we have dealt with this at great length this afternoon and all of our arguments are on record.

The Chairman: Thank you.

Amendment agreed to.

Clause 8 as amended agreed to.

On Clause 10—*Offenses by employee or agent*.

The Chairman: Now, we had also stood Clause 10.

Shall Clause 10 carry?

Mr. Ellis: Hold it. There is an amendment.

The Chairman: Mr. Benjamin has an amendment to Clause 10 and there is another amendment of which I have been given notice. I want to be sure I am taking them in the right order. Yes, Mr. Benjamin's will come first. Do you wish to move your amendment Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: You mean mine comes first?

The Chairman: It starts at line 8, the other one starts at line 16.

Mr. Benjamin: Well, as a result of what happened in Clause 8, Mr. Chairman, I cannot move my amendment to Clause 10 because it would not make any sense. My colleague, Mr. Skelly, has one whether or not it would take precedence according to line numbers over Mr. Bockstael's, I do not know but ...

The Chairman: I would have to see it.

Mr. Bockstael: Are you withdrawing your amendment then?

Mr. Benjamin: I am not going to move it. I have not presented it.

The Chairman: Right.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I must say after some 10 or 12 years of serving on this committee with Mr. Benjamin, I am a little surprised that he has decided not to move this amendment.

[Traduction]

M. Bockstael: Je l'ai fait cet après-midi, mais si vous le désirez, je reprendrai.

M. McDermid: S'il vous plaît, car la confusion règne.

M. Bockstael: Les amendements ainsi que les motions 15 et 25 auraient pour effet de rendre plus cohérentes les défenses statutaires relatives aux articles 8, 10 et 18. Dans l'article en question, la défense invoquant la bonne foi est supprimée comme redondante, vu que pour faire preuve de bonne foi, il faut en même temps prouver qu'on a pris des mesures raisonnables. Par ailleurs, les représentants de l'industrie ont souligné que pour n'importe quelle infraction, il faut pouvoir invoquer la prise de mesures raisonnables. C'est ce qui figure notamment dans l'exemple fourni par l'Association canadienne des camionneurs, à la page 1 et 2 du résumé. Nous sommes en faveur.

M. Ellis: Je tiens à souligner monsieur le président, que cette question a déjà été examinée sous tous ses aspects cet après-midi et que nous avons exposé tous nos arguments.

Le président: Merci.

L'amendement est adopté.

L'article 8 modifié est adopté.

Article 10—infractions perpétrées par un salarié ou mandataire.

Le président: L'article 10 a également été réservé.

L'article 10 est-il adopté?

M. Ellis: Un instant il y a un amendement.

Le président: Monsieur Benjamin a un amendement à l'article 10 et on m'a également soumis un autre amendement pour ce même article. Je tiens à ce qu'ils soient examinés dans l'ordre. Celui de M. Benjamin a été remis le premier. Voulez-vous proposer votre amendement, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: On commence donc par le mien?

Le président: Oui, vu que le vôtre commence à l'alinéa 8 alors que l'autre commence à la ligne 10.

M. Benjamin: Après ce qui est arrivé à l'article 8, ça n'aurait plus de sens que je propose mon amendement à l'article 10. Par contre, mon collègue M. Skelly a un amendement à proposer; mais je ne sais pas s'il vient avant ou après celui de M. Bockstael en fonction de la ligne à laquelle il se réfère.

Le président: Je vais vérifier.

M. Bockstael: Vous retirez votre amendement?

M. Benjamin: Je ne vais simplement pas le soumettre.

Le président: D'accord.

M. Forrestall: Monsieur le président.

Le président: Allez-y.

M. Forrestall: Après avoir vu M. Benjamin à l'œuvre pendant une douzaine d'années au sein de ce comité, je suis surpris qu'il n'ait pas proposé son amendement.

[Text]

Mr. Skelly: I think we are actually in a bit of a dilemma here, Mr. Chairman, if I might . . .

Mr. Forrestall: Well this is my point Mr. Chairman . . .

Mr. Skelly: Sorry.

The Chairman: He can only hear one person at a time.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have some feeling that there is a bit of a dilemma or some apparent misunderstanding or not clear understanding of where we are now as a result of previous amendments so I would be quite prepared to stand Clause 10 while he looks at it because part of his amendment has some merit, not all of it, but part of it. If Mr. Benjamin wanted to indicate to the committee that he would like us to stand Clause 10 for another minute or two, I would not be opposed to that.

The Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, we have wound up in a bit of a dilemma after getting defeated on Clause 8. We had predicted a series of amendments based on the concepts there and that is where the present Clauses 10.(1) and 10.(2) sit. I submitted an alternate amendment—the one you might have received just now.

The Chairman: I have received it.

Mr. Skelly: What we are trying to get in this particular thing and I think Mr. Turner, if I heard him correctly, was making this point also, is that we were concerned that the employer may place the burden of responsibility on an employee and we wanted this to clearly illustrate the employer responsibility in this. What I am wondering, after a little bit or preliminary discussion to this, is whether or not Mr. Benjamin's amendment should not be put in preference to mine.

• 2105

The Chairman: We are getting into an area here where we could spend all the time of the committee deciding whether we are going to move amendments or not. I think that they have to be moved and dealt with. Mr. Skelly.

Mr. Skelly: I move in this particular situation my amendment that Bill C-18 be amended at Clause 10 by deleting lines 8 to 17 at page 6 and substituting the following therefore:

it is sufficient proof of an offence to establish that it was committed by an employee or an agent of the accused whether or not the employee or agent is identified or has been prosecuted for the offence.

Amendment negated.

The Chairman: We now move to the last amendment for this clause for which I have been given notice. Moved by Mr. Penner.

Mr. Penner: That Bill C-18 be amended by striking out line 16 on page 6 and substituting the following:

. . . and that he took all reasonable measures to . . .

The Chairman: Mr. Ellis.

[Translation]

M. Skelly: La situation est plutôt délicate, monsieur le président.

M. Forrestall: Il me semble que c'est moi qui avais la parole, monsieur le président.

M. Skelly: Excusez-moi.

Le président: Je vous demanderais de parler à tour de rôle.

M. Forrestall: Il me semble qu'en raison des amendements examinés précédemment, nous ne savons savons plus très bien où nous en sommes; je serais donc disposé à réserver l'article 10 pour permettre à M. Benjamin de faire le point, car une partie du moins de son amendement est valable, à mon avis. Donc si M. Benjamin demandait de réserver l'article 10 pour quelques minutes, je ne m'y opposerais pas.

Le président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Ayant été battu sur l'article 8, nous nous trouvons maintenant dans une situation délicate. Nous avons en effet préparé toute une série d'amendements basés sur l'amendement à l'article 8 et relativement aux articles 10(1) et 10(2). Je vous ai donc remis une deuxième version de cet amendement.

Le président: Effectivement, je l'ai ici.

M. Skelly: Notre objectif, partagé je crois par M. Turner, est d'empêcher les employeurs de rejeter la responsabilité sur les employés. Je me demande s'il ne serait pas préférable de commencer par l'amendement de M. Benjamin.

Le président: Il ne faudrait pas que nous passions tout notre temps à décider si oui ou non tel amendement doit être proposé. Les amendements doivent être proposés et ensuite mis aux voix. Monsieur Skelly.

M. Skelly: Je propose que le Bill C-18 soit modifié à l'article 10 en supprimant les lignes 6 à 15 de la page 6 et en les remplaçant par ce qui suit:

Il suffit, pour établir l'infraction, de prouver qu'elle a été commise par un salarié ou un mandataire de l'accusé, que ce salarié ou mandataire ait été ou non identifié ou poursuivi.

L'amendement est rejeté.

Le président: Nous passons maintenant au dernier amendement à cet article, amendement qui a été proposé par M. Penner.

M. Penner: Que le Bill C-18 soit modifié par la suppression de la ligne 14 à la page 6 laquelle serait remplacée par ce qui suit:

. . . et qu'il a pris les mesures raisonnables pour . . .

Le président: Monsieur Ellis.

[Texte]

Mr. Ellis: Excuse me, Mr. Chairman, my voice is going, it has been a long day.

The Chairman: I know.

Mr. Ellis: Briefly, I want to record that the arguments I made this afternoon with regard to Clause 8 in my opinion pertain to this clause as well. I am not going to try to obstruct it, but I think that it is a weakening of the clause.

Amendment agreed to.

Clause 10 as amended carried.

On Clause 11—Officers, etc., of corporation

The Chairman: We also stood Clause 11. This afternoon shall we revert to Clause 11? Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: There is one proposed amendment to Clause 11.

An hon. Member: What is the gist of the amendment? Or is he going to propose it?

The Chairman: Are you going to propose your amendment, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman. I am up to my ass in paper here, like everybody else.

Mr. Chairman, Mr. Turner expressed some reservations this afternoon which we were trying to think about over the supper hour, that Clause 11 in fact would have some relationship to Clauses 8 and 10. I must confess to Mr. Turner that I have not yet sorted that all out in my head, his reservations, and he may want to have remarks to make. But I will move that Bill C-18, et cetera, be amended in Clause 11 by deleting lines 18 to 22 and substituting the following therefore:

any officer, director or agent of the corporation who directed, authorized, assented to, acquiesced in or participated in the commission of the offence is . . .

The Chairman: In effect the amendment is removing the words "Where a corporation has committed an offence under this Act". Any debate?

Mr. Benjamin: No, it is deleting lines 18 to 22 and substituting therefor.

• 2110

Mr. McDermid: To what? Mr. Chairman, may we ask for an explanation? Is that in order?

The Chairman: Yes, sir, it is in order.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: We submit that this amendment would remove some uncertainty in the wording and make it clear that failure to prosecute or convict a corporation should not act as a bar to a prosecution of officials of that corporation for any of their wrongdoing.

Again, this was recommended by the Canadian Environmental Law Association and we are moving that in deference to the submission they made.

The Chairman: Is there any further debate?

[Traduction]

M. Ellis: Ma journée a été longue, et je perds la voix.

Le président: Je comprends.

M. Ellis: Ce que j'ai dit tantôt concernant l'article 8 est également valable pour l'article 10. Je ne m'y opposerai pas, tout en étant d'avis que cet amendement affaiblirait l'article en question.

L'amendement est adopté.

L'article 10 tel que modifié est adopté.

Article 11—Dirigeants etc., de sociétés.

Le président: L'article 11 avait également été réservé. Vous êtes d'accord pour reprendre l'étude de l'article 11?

Des voix: D'accord.

Le président: Il y a un amendement à l'article 11.

Une voix: De quoi s'agit-il ou bien l'auteur va-t-il proposer immédiatement son amendement?

Le président: Voulez-vous proposer votre amendement, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Je ne m'y retrouve plus dans tous ces papiers.

Cet après-midi, M. Turner avait dit qu'à son avis l'article 11 se rattachait par certains côtés aux articles 8 et 10. Nous avons réfléchi à cette remarque pendant l'heure du dîner. Je dois avouer que je n'ai pas encore réussi à faire le point de tout ce qu'il a dit. Néanmoins, je propose que l'article 11 du Bill C-18 soit modifié en supprimant les lignes 16 à 20 et en les remplaçant par ce qui suit:

. . . les dirigeants, administrateurs ou mandataires d'une société qui ont ordonné ou autorisé ou qui ont consenti ou participé à une infraction . . .

Le président: Votre amendement vise donc à supprimer la phrase «En cas de perpétration par une société d'une infraction à la présente loi». Quelqu'un a-t-il quelque chose à dire?

M. Benjamin: Non, nous voulons supprimer les lignes 16 à 20.

M. McDermid: Puis-je demander quelques mots d'explication à ce sujet?

Le président: Certainement.

M. Benjamin.

M. Benjamin: Notre amendement aurait pour effet de rendre l'énoncé de cet article plus clair en ce sens que si une société n'est pas poursuivie et inculpée, cela ne doit pas empêcher la poursuite de ses dirigeants au cas où ils ont commis des infractions.

C'est ce qui a notamment été recommandé par l'Association canadienne du droit de l'environnement.

Le président: Quelqu'un a-t-il autre chose à ajouter.

[Text]

Mr. Turner: Is that the same as an employee of the corporation, in your opinion, Mr. Shaffer?

An hon. Member: Sure it is.

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Bernie Shaffer (Legislative Counsel, Department of Justice): Yes.

The Chairman: Ready for the question?

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: The intent of this particular motion—and as I understand we have passed it: it is now passed—was to protect employees from situations where the blame could rightfully go on to the corporation. Now, just as an example of this kind of thing, I wonder if I might . . .

Mr. Harquail: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, we have now been faced a couple of times this evening with discussion when there was, in fact, no motion on the floor; and now we are having a discussion after you have entertained a vote. But I would like, because of some apparent confusion, to have a name vote and identify the votes on the motion that you are dealing with now.

An hon. Member: You are too late. The vote has been taken.

An hon. Member: Yes.

I can ask for the recording.

Mr. Harquail: I can ask for the recording . . .

An hon. Member: You did not ask for it at the end of the vote.

Mr. Harquail: The end of the vote? Your colleague is now discussing the same vote.

Mr. Benjamin: Well, it is up to the chairman to rule him out on that one.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I am asking for an identification of those who voted for and against this amendment.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, if I might just comment, as a supplementary. I thought that, on the point of order he was going to question whether or not I was in order.

We did not hear for the officials on that particular motion and, if there was input to be provided at that time, it would have been, I think, instructive for the committee to have had it.

The Chairman: It may well have been, Mr. Skelly, but it is not the role of the chairman to force anyone to speak at the committee if he does not wish to do so. The amendment has been declared carried but I will stretch a point, and if an official wants to comment on the . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, can I try to be helpful, on a point of order?

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think I must say that even my colleague may have been out of order when he tried to discuss a motion that has already been passed . . .

The Chairman: I think so, too.

[Translation]

M. Turner: Est-ce que c'est la même chose pour les employés d'une société, à votre avis, monsieur Shaffer?

Une voix: Bien sûr.

Le président: M. Shaffer.

M. Bernie Shaffer (conseiller juridique, ministère de la Justice): Oui.

Le président: Êtes-vous prêt à voter?

L'amendement est adopté.

Le président: M. Skelly.

M. Skelly: L'objet de la motion qui a été adoptée est de protéger les employés dans les cas où c'est la société qui est en faute. J'aimerais vous donner un exemple.

M. Harquail: J'invoque le règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Harquail.

M. Harquail: Nous avons déjà discuté plusieurs fois ce soir alors que nous n'étions pas saisis d'une motion, or maintenant on semble vouloir engager une discussion après l'adoption d'une motion. Pour lever tout équivoque, je demanderais donc un vote nominatif.

Une voix: C'est trop tard le vote a déjà eu lieu.

Une voix: C'est vrai.

Je puis demander un vote nominatif.

M. Harquail: Je puis demander un vote nominatif.

Une voix: Vous ne l'avez pas demandé immédiatement après le vote.

M. Harquail: Ce qui n'empêche pas votre collègue de discuter justement de l'amendement qui vient d'être adopté.

M. Benjamin: C'est au président de décider si cette discussion est réglementaire ou non.

M. Harquail: Monsieur le président, je demanderais un appel nominatif pour cet amendement.

M. Skelly: Je croyais qu'il allait soulever la question de savoir si mon intervention est conforme au règlement ou non.

Nous n'avons rien entendu des fonctionnaires concernant cette motion alors que cela aurait été utile à mon avis.

Le président: C'est bien possible monsieur Skelly, mais il n'appartient pas au président d'obliger les gens de parler. Bien que l'amendement ait déjà été adopté, je vais vous donner satisfaction et permettre aux fonctionnaires de vous donner quelques mots d'explication s'ils le désirent.

M. Benjamin: J'invoque le règlement.

Le président: Allez-y.

M. Benjamin: Il me semble que mon collègue enfreint le règlement en demandant à parler d'une motion alors qu'elle a déjà été adoptée.

Le président: C'est bien mon avis.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: . . . and I would like to suggest, in order to be helpful to you, sir, that if we now get comments from the officials, we have reopened the matter; and that would be unfair to Mr. Skelly if our colleague over there, who would now like to have a recorded vote some time after the fact, reopens the matter.

Mr. Harquail: No, no, just a minute.

Mr. Benjamin: I think we now proceed on to the next clause.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I think there is ample evidence here this evening of the flexibility of this committee and yourself in the chair. You have allowed, because of requests of indulgence, to have all sorts of votes and discussion before there were even motions on the floor. We spent 20 minutes here, earlier this evening, discussing a proposed amendment that no one wanted to put which was entirely out of order; we have been entertaining back and forth; and I think there has been lots of leniency and lots of flexibility all the way around, on all sides, and I have not . . .

• 2115

Mr. Forrestall: We might make a lot more progress, Maurice, if you just calm down and sit here and cast your vote as you are required to do.

Mr. Harquail: All right. Then I am requesting that you have a recorded vote, Mr. Chairman.

An hon. Member: On what?

Mr. Harquail: On that amendment.

The Chairman: Yes, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the position by the sometimes distinguished member opposite who has proposed this may very well be in order and it is quite proper.

The Chairman: Order, please! Order! Mr. Forrestall has the floor.

Mr. Forrestall: What I call into question is the motives and I do that very seriously. And if the hon. member wants to challenge that he knows what his recourse is. It is on the floor of the House. I suggest to you, Mr. Chairman, that the hon. gentleman's requests for recorded votes will carry this bill sometime well into August or until next January.

The Chairman: Order.

Mr. Harquail: On a point of order.

The Chairman: Just a minute, Mr. Harquail. Only one person can have a point of order at a time.

Mr. Forrestall: If it is all right with Mr. Harquail, Mr. Chairman, I will continue. The practice and the tradition of committees is not in accordance with what is being proposed. Mr. Harquail from time to time has particular reason for requiring a recorded main vote. Indeed, he has every entitlement to that, as I understand the rules.

What I fail to understand is why he is deliberately impeding the normal progress of this committee in dealing with a bill which, after all, is a bill that the government which he purports from time to time to support when it is convenient to him for political reasons.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Or, si l'on permet aux fonctionnaires de parler au sujet de cette motion, ce sera injuste vis-à-vis de M. Skelly de même que si l'on accède à la demande de notre collègue qui a demandé un vote nominatif près qu'une motion ait été adoptée.

M. Harquail: Un instant, je vous prie.

M. Benjamin: J'estime qu'il faut passer à l'article suivant.

M. Harquail: Le comité dans son ensemble, et vous-même, monsieur le président, avez jusqu'à présent fait preuve d'une grande souplesse. Vous avez notamment permis que l'on discute d'une motion qui n'avait même pas été proposée. Ainsi nous avons passé 20 minutes environ à discuter d'un amendement que l'on n'avait pas l'intention de proposer, ce qui est tout à fait contraire au règlement. Nous avons donc tous fait preuve d'une attitude très souple.

M. Forrestall: Maurice, nous avancerions sans doute beaucoup plus vite si vous vous calmez et si vous votiez, comme on vous demande de le faire.

M. Harquail: D'accord, mais, monsieur le président, je demande un vote par appel nominal.

Une voix: Sur quoi?

M. Harquail: Sur cet amendement.

Le président: Oui, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, la position adoptée par le député d'en face est peut-être tout à fait conforme au règlement, et elle est très acceptable.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît! A l'ordre! M. Forrestall a la parole.

M. Forrestall: Ce que je remets en doute, c'est le motif de cette position, et je le fais très sérieusement. Si l'honorable député veut contester cela, il sait ce qu'il a à faire. Il doit s'adresser à la Chambre. A mon avis, monsieur le président, en demandant un vote par appel nominatif, cet honorable député veut s'assurer que ce projet de loi ne sera pas adopté avant le mois d'août, peut-être avant même janvier prochain.

Le président: A l'ordre.

M. Harquail: J'invoque le Règlement.

Le président: Un instant, monsieur Harquail. Une seule personne peut invoquer le Règlement à la fois.

M. Forrestall: Monsieur le président, si M. Harquail est d'accord, je vais poursuivre. La tradition établie dans les comités est contraire à la présente proposition. A l'occasion, M. Harquail a des raisons précises pour demander un vote par appel nominatif. De fait, si je comprends bien le règlement, il en a parfaitement le droit.

Cependant, je ne comprends pas pourquoi il empêche délibérément le progrès normal de ce comité dans l'étude de ce projet de loi; après tout, ce bill a été présenté par le gouvernement qu'il accepte à l'occasion d'appuyer, quand cela l'arrange pour des raisons politiques.

[Text]

Mr. Harquail: Just a moment.

Mr. Forrestall: I suggest to you, Mr. Chairman, in the sake of dealing with this bill among members, for which there is a desire to come to the end of sometime this evening, that Mr. Harquail's proposed point of order, although completely within his prerogative to ask for from time to time, cannot be put as a firm position on every amendment and every vote that come before the committee.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I want to continue on this point of order. To begin with, my request is not debatable. That is number one. Number two, Mr. Mazankowski introduced this bill in the last session. Number three, you have not ruled, Mr. Chairman...

Mr. Forrestall: It is Mr. Mazankowski's bill.

Mr. Harquail: ... you have not ruled, Mr. Chairman, on some suggestions about motive. I suggest to you, Mr. Chairman...

Mr. Forrestall: Are you objecting to it?

Mr. Harquail: ... that when a member suggests about motives, he is supposed to be ruled out of order.

Mr. Forrestall: Be very carefull, Mr. Harquail, or you will not have this bill until hell freezes over.

Mr. Harquail: I do not operate under threats, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: And you will take the responsibility for it.

Mr. Harquail: We do not operate under threats here. We operate under rules of Parliament.

The Chairman: Order!

Mr. Forrestall: We operate under the gentlemanly rules that dictate the decorum of this committee.

Mr. Harquail: That is right.

Mr. Forrestall: And so do I.

Mr. Harquail: And you told the committee a minute ago that you have either just a yea or a nay vote or a recorded vote. It will show on the record that you recommended to the committee that that was the proper procedure, Mr. Forrestall. You just said that 10 minutes ago.

Mr. Forrestall: From time to time.

Mr. Harquail: And I am asking for a recorded vote this time.

Mr. Forrestall: Perhaps you and I should continue this outside and let this committee get on with its work.

The Chairman: Order, please. Mr. Bockstael would like to comment on the point of order if he may and then Mr. McDermid.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, to clarify this issue...

The Chairman: Order, please.

Mr. Forrestall: You will never get this bill. Do you understand that, Charlie? You will never get this bill. That is a promise.

[Translation]

M. Harquail: Un instant.

M. Forrestall: Monsieur le président, vous savez que le député désire terminer la discussion de ce projet de loi au cours de cette soirée, et je suis d'avis que l'appel au Règlement fait par M. Harquail, même s'il en a parfaitement le droit à l'occasion, ne peut s'appliquer à tous les amendements et à toutes les mises aux voix proposés à tous les membres du comité.

M. Harquail: Monsieur le président, je veux poursuivre. D'abord, ma demande n'est pas discutable. C'est ma première remarque. Deuxièmement, M. Mazankowski a présenté ce projet de loi lors de la dernière session. Troisièmement, vous n'avez pas encore pris de décision, monsieur le président...

M. Forrestall: C'est le projet de loi de M. Mazankowski.

M. Harquail: ... vous n'avez pas encore pris de décision, monsieur le président, à la suite de ces considérations à propos de la motivation. A mon avis, monsieur le président,...

M. Forrestall: Vous y opposez-vous?

M. Harquail: ... lorsqu'un député parle de motivation, il est sensé être rappelé à l'ordre.

M. Forrestall: Soyez très prudent, monsieur Harquail, sans quoi ce projet de loi ne sera pas adopté avant la fin des temps.

M. Harquail: Je suis insensible aux menaces, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Vous devrez en accepter la responsabilité.

M. Harquail: Nous sommes insensibles aux menaces. Nous ne respectons que les règlements du Parlement.

Le président: A l'ordre!

M. Forrestall: Nous respectons les règles de la bonne conduite qui régissent les délibérations de ce comité.

M. Harquail: C'est juste.

M. Forrestall: Tout comme moi.

M. Harquail: Il y a quelques instants vous avez dit au comité que vous étiez prêt à accepter une mise aux voix ordinaire, ou un vote par appel nominatif. Monsieur Forrestall, vous verrez au compte rendu que vous avez vous-même recommandé cette procédure. Vous l'avez fait il y a 10 minutes.

M. Forrestall: A l'occasion.

M. Harquail: Cette fois, je demande un vote par appel nominatif.

M. Forrestall: Nous devrions peut-être poursuivre cette discussion à l'extérieur et permettre à ce comité de poursuivre son travail.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Bockstael voudrait dire ce qu'il pense de cet appel au Règlement, et il sera suivi de M. McDermid.

M. Bockstael: Monsieur le président, pour préciser cette question...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Vous n'obtiendrez jamais l'adoption de ce projet de loi. Comprenez-vous cela, Charlie? Vous n'obtiendrez jamais l'adoption de ce projet de loi. C'est une promesse.

[Texte]

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, and members of the committee, to clarify this session here, the government has no quarrel with this amendment but there is a technical difficulty because it is grammatically not correct. On the "any officer, director or agent" the amendment says "of the corporation" and it should be of "a corporation" because the reference was "Where a corporation" in the first part and there, of course, the sequence called for "the corporation". But in this case it is "any officer, director or agent of a corporation." In that manner, we have no difficulty with it and it is totally in order.

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, on the point of order. In all fairness to my colleague, he called for a recorded vote about three or four minutes after the actual vote had been taken. My understanding is if you do want a recorded vote it must be requested at the time the vote is taken, not as an afterthought. In all fairness to the committee, I think, Mr. Chairman, you should rule that was in fact an afterthought. It was three or four minutes after the vote was taken. The record will show that. I would ask that you rule against a recorded vote. I think it is an unrealistic request.

• 2120

Mr. Harquail: Mr. Chairman, on the same point of order.

Mr. McDermid: How many times do you want to speak on it?

Mr. Harquail: I will speak as many times as freedom and democracy will permit me to speak.

The Chairman: Order, order.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, what I want to say to the last honourable gentleman's remarks is this. He can have all the opinions and views we all might enjoy. He can make his interpretations about minutes and time lapse and the rest of it. But the point the honourable member Mr. Skelly had continued the discussion, and then I asked for the recorded vote. So we were very much in order and still dealing with the amendment.

The Chairman: Order, please.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, all the previous discussion, in my opinion, subject to your opinion, which has to sway—both Mr. Skelly and Mr. Harquail were out of order. However, the point raised by Mr. Bockstael I think is well taken, and I am sorry I made that minor goof in my amendment. If there is unanimous consent, the word "the" is changed to "a".

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Benjamin: Otherwise Mr. Bockstael could move a subamendment. I am easy on that.

The Chairman: Agreed. I think that solves any problems.

[Traduction]

M. Bockstael: Monsieur le président, mesdames et messieurs, j'aimerais préciser cette question. Le gouvernement ne conteste pas cet amendement, mais il y a une difficulté de nature technique en raison d'une erreur grammaticale. Quand on parle de «cadre, directeur ou mandataire», dans l'amendement, l'expression utilisée est «de la société»; on devrait dire «d'une société», parce que dans la première partie, on utilisait l'expression «ou une société», alors que par la suite on poursuivait en disant «la société». Cependant, dans ce cas, il faudrait dire «tout cadre, directeur ou mandataire d'une société». De cette façon, nous n'aurons aucune difficulté, et tout sera en bon ordre.

Le président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Monsieur le président, je reviens à ce appel au règlement. Soyons juste à l'égard de mon collègue qui a demandé un vote par appel nominatif il y a trois ou quatre minutes, après la mise aux voix. Si je ne m'abuse, lorsque quelqu'un souhaite obtenir un vote par appel nominatif, il doit en faire la demande au moment de la mise aux voix et non après. En toute justice à l'égard du Comité je crois monsieur le président que vous devriez décider que cette demande a été faite trop tard. C'était trois ou quatre minutes après la mise aux voix. Le compte-rendu pourra le confirmer. Je vous demande donc de vous opposer à un vote par appel nominatif. A mon avis, cette demande n'est pas raisonnable.

M. Harquail: Monsieur le président, à propos de la même question.

M. McDermid: Combien de fois voudrez-vous en parler?

M. Harquail: J'en parlerai autant de fois que la liberté et la démocratie me permettront de le faire.

Le président: A l'ordre, à l'ordre.

M. Harquail: Monsieur le président, je voudrais dire ceci à propos des dernières observations de l'honorable député. Il est entièrement libre de ses opinions. Il peut penser ce qu'il veut du compte-rendu, du temps écoulé, etc. Toutefois, le fait est que M. Skelly a poursuivi la discussion, après quoi j'ai demandé un vote par appel nominatif. Cela était donc tout à fait conforme au règlement, puisque nous discutons encore de l'amendement.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, voici mon avis sur toutes les discussions précédentes, et cela sous réserve de la décision que vous devrez bien prendre... monsieur Skelly pas plus que monsieur Harquail n'ont pas respecté le règlement. Toutefois, je crois que la remarque de M. Bockstael est pertinente, et je suis désolé d'avoir fait cette petite erreur dans mon amendement. Si tout le monde est d'accord, le mot «la» sera remplacé par le mot «une».

Des voix: D'accord.

M. Benjamin: Autrement, M. Bockstael pourrait proposer d'autres sous-amendements. Cela me convient.

Le président: D'accord. Je crois que cela résout tous les problèmes.

[Text]

Mr. Benjamin: The government has no problem with the amendment, so why should we worry about the votes?

The Chairman: We are going to move to the next clause.

Clause 11 as amended agreed to.

On Clause 14—Powers of inspectors

The Chairman: Mr. Ellis, would you like to move your amendment, please.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I want to move that a change be made at line 38.

The Chairman: Mr. Ellis, may I ask you to wait for a minute.

Mr. Bockstael: Ours is line 37.

Mr. Ellis: It is in French, is it not?

An hon. Member: French comes first. Mine is in the English section.

Mr. Ellis: It is fine by me. I am easy.

The Chairman: I am going to call Mr. Ellis's amendment first.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, my amendment is very brief. On line 38 it now says:

... may, any reasonable time ...

I do not like the word "reasonable" in there. It seems to me if an inspector is going to be diligent in his duty, he should be able at any time to enter and inspect. I want the word "reasonable" crossed out.

The Chairman: Is there any debate on that motion?

Amendment agreed to.

• 2125

The Chairman: I have notice of a motion by Mr. Maltais, Motion 19.

Mr. Forrestall: What happens?

The Chairman: We are doing another amendment.

An hon. Member: In the same area.

The Chairman: Mr. Maltais.

M. Maltais: Je propose que la version française du paragraphe 14(1) du Bill C-18 soit modifiée en retranchant les lignes 37 à 41, page 7 et 1 à 3, page 8 et en les remplaçant par ce qui suit:

tention ou de transport de marchandises dangereuses, ou des demandes de ce transport y faire procéder ou procéder à des visites et faire ouvrir ou ouvrir les conteneurs, emballages ou moyens de transport éventuellement utilisés en vue de la manutention ou du transport de ces marchandises, ou à l'occasion d'une demande de ce transport.

M. Bockstael: Explication, explication. C'est pour aligner le texte français et le texte anglais. It is to align the French with the English. All in favour?

[Translation]

M. Benjamin: Puisque le gouvernement ne s'oppose pas à cet amendement, pourquoi devrions-nous nous inquiéter de la mise aux voix?

Le président: Nous passons aux amendements suivants.

L'article 11 tel qu'amendé est adopté.

Article 14—Pouvoirs des inspecteurs

Le président: Monsieur Ellis, vous voulez proposer votre amendement, s'il vous plaît?

M. Ellis: Monsieur le président, je voudrais proposer un changement à la ligne 38 de la version anglaise.

Le président: Monsieur Ellis, veuillez attendre un instant.

M. Bockstael: Nous croyons que c'est à la ligne 37 de la version anglaise.

M. Ellis: C'est en français, n'est-ce pas? Moi, je parle de la version anglaise.

Une voix: Le française passe en premier.

M. Ellis: C'est très bien, ça me convient.

Le président: Entendons d'abord l'amendement proposé par M. Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, mon amendement est très bref. A la ligne 33 de la version française, on peut maintenant lire:

Des heures raisonnables ...

je n'aime pas le mot «raisonnable». Il me semble que si un inspecteur doit faire son travail correctement, il devrait pouvoir visiter les lieux à n'importe quelle heure. Je voudrais qu'on élimine «raisonnables».

Le président: Quelqu'un veut-il discuter de cette motion?

L'amendement est adopté.

Le président: M. Maltais m'a donné préavis de la motion n° 19.

M. Forrestall: Qu'est-ce qui se passe?

Le président: Nous sommes passés à un autre amendement.

Une voix: Dans le même domaine.

Le président: Monsieur Maltais.

Mr. Maltais: I move that the French version of subsection 14(1) of Bill C-18 be amended by striking out lines 37 to 41 on page 7 thereof and lines 1 to 3 on page 8 thereof and by substituting the following therefor:

tention ou de transport de marchandises dangereuses, ou des demandes de ce transport, y faire procéder ou procéder à des visites et faire ouvrir ou ouvrir les conteneurs, emballages ou moyens de transport éventuellement utilisés en vue de la manutention ou du transport de ces marchandises, ou à l'occasion d'une demande de ce transport.

Mr. Bockstael: The explanation of this amendment is as follows: it is to make the French and English texts correspond.

[Texte]

The Chairman: I will try continue to chair the meeting. Any further debate on the amendment?

Amendment agreed to.

The Chairman: We have one more. Motion 20. I have a notice by Mr. Maltais. Voulez-vous proposer votre motion, monsieur Maltais?

M. Maltais: Je propose que la version française du paragraphe 14(2) du Bill C-18 soit modifiée en retranchant la ligne 17, page 8, et en la remplaçant par ce qui suit:

règlements ou au contrôle de cette application.

M. Bockstael: Same explanation. Même explication.

L'amendement est adopté.

Mr. Bockstael: Same explanation.

The Chairman: Any debate? Shall the amendment carry?

Amendment agreed to.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, do you have a copy of amendment from Mr. Benjamin?

The Chairman: No.

Mr. Skelly: This is under Clause 14?

The Chairman: Just a moment now. Yes, I have, but we have not come to the proper place yet.

Mr. Skelly: Okay, I just wanted to check.

Le président: Monsieur Maltais, motion numéro 21. Voulez-vous proposer votre motion?

M. Maltais: Je propose que la version française du paragraphe 14(3) du Bill C-18 soit modifiée en retranchant les lignes 20 à 26, page 8, et en les remplaçant par ce qui suit:

de manutention ou de transport des marchandises dangereuses, ou des demandes de ce transport, s'effectuent dans des conditions qui contreviennent aux règlements applicables en matière d'indications de danger, de règles et normes de sécurité et de documents d'expédition, fait prendre ou prend, dans la

L'amendement est adopté.

The Chairman: It is moved by Mr. Maltais that Bill C-18 be amended. Shall I dispense?

Mr. Benjamin: Is that motion 21?

The Chairman: Motion 21, yes. Further debate?

Mr. Forrestall: Question.

The Chairman: Question.

Amendment agreed to.

The Chairman: Motion 22. I have notice from Mr. Penner.

Mr. Penner: I move that the English version of Bill C-18 be amended by striking out line 23 on page 8 and substituting the following: "safety marks, safety requirements, safety".

The Chairman: Explanation, Mr. Bockstael?

Mr. Bockstael: A consequential amendment following Motion No. 7.

[Traduction]

Il s'agit de faire correspondre la version française et la version anglaise. Qui est en faveur?

Le président: Je vais tenter de continuer à présider la séance. Y a-t-il d'autres discussions sur l'amendement?

L'amendement est adopté.

Le président: Il nous en reste encore un autre. M. Maltais m'a donné préavis de la motion n° 20. Would you like to move your amendment Mr. Maltais?

Mr. Maltais: I move that the French version of subsection 14(2) of Bill C-18 be amended by striking out line 17, on page 8 thereof and by substituting the following therefor:

règlements ou au contrôle de cette application.

M. Bockstael: Same explanation.

The amendment is carried.

M. Bockstael: Même explication.

Le président: Discussion? L'amendement est-il adopté?

L'amendement est adopté.

M. Skelly: Monsieur le président, avez-vous reçu un exemplaire de l'amendement proposé par M. Benjamin?

Le président: Non.

M. Skelly: Portant sur l'article 14?

Le président: Attendez un instant. Oui, j'en ai reçu un, mais nous n'en sommes pas encore à cet article.

M. Skelly: D'accord; je voulais simplement le vérifier.

The Chairman: Mr. Maltais, motion number 21. Would you like to move your amendment?

Mr. Maltais: I move that the French version of subsection 14(3) of Bill C-18 be amended by striking out lines 20 to 26 on page 8 thereof and by substituting the following thereof:

de manutention ou de transport des marchandises dangereuses, ou des demandes de ce transport, s'effectuent dans des conditions qui contreviennent aux règlements applicables en matière d'indications de danger, de règles et normes de sécurité et de documents d'expédition, fait prendre ou prend, dans la

The amendment is carried.

Le président: M. Maltais propose que le Bill C-18 soit modifié . . . Je continue?

M. Benjamin: Sommes-nous à la motion 21?

Le président: Oui. Discussion?

M. Forrestall: Qu'on la mette aux voix.

Le président: Aux voix.

L'amendement est adopté.

Le président: Motion 22. J'en ai reçu préavis de M. Penner.

M. Penner: Je propose que la version anglaise du Bill C-18 soit modifiée en retranchant la ligne 23, page 8, et en la remplaçant par ce qui suit: «safety marks, safety requirements, safety».

Le président: Explication, s'il vous plaît, monsieur Bockstael?

M. Bockstael: Il s'agit d'un amendement consécutif à la motion n° 7.

[Text]

The Chairman: Debate?

The question has been called.

Amendment agreed to.

The Chairman: Now we come to notice of motion by Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to move that Clause 14, Bill C-18, be amended by deleting line 1 at page 9, and substituting the following therefor: "(a) fail to comply with any".

The Chairman: Delete the word "reasonable". Is that correct, Mr. Benjamin?

• 2130

Mr. Benjamin: Yes, we delete the word "reasonable". And again, Mr. Chairman, I want to quote the West Coast Environmental Law Association:

The word "reasonable" here implies some sort of adjudication being made on the part of the company involved as to the validity of the orders of the inspector. Such a situation could give a company an opportunity to alter the situation while the inspector has his order affirmed. Conduct of inspectors should not be regulated in this manner, rather they should be removed if they make unreasonable orders. It is the industries involved that this Act seeks to regulate.

Therefore we propose the deletion of the word "reasonable" from this section.

And that is, again, a request from the West Coast Environmental Law Association.

The Chairman: Mr. Forrestall is next.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I might ask you to invite one of the expert witnesses to comment on this amendment. If I understand the purport of the amendment, it is simply to strengthen the role of the inspector, and I think it is probably a reasonable amendment. I do not think it is a substantive amendment, but I think it probably is a reasonable amendment. I think anybody who might object to the activities of an inspector in fact has other resources under other matters by which to react. I am supporting the amendment because it gives an inspector a much greater scope to protect evidence, and on that grounds I think we might tend to support it. But I would like very much, if we could, to hear from someone on this, because I think the question of the protection of evidence is fairly important and, for the record, on the historical record I think we should perhaps have a word or two from our expert witnesses, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Mr. Bloomfield, do you want to speak before the witnesses, or after?

Mr. Bloomfield: I really do not care. I am just interested in knowing if you delete the word "reasonable" who is to be the judge, the employee?

The Chairman: Let us hear from Mr. Charron.

[Translation]

Le président: Discussion?

On met la motion aux voix.

L'amendement est adopté.

Le président: Nous passons maintenant au préavis de motion donné par M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que l'article 14 du Bill C-18 soit modifié en retranchant la ligne 48 et en remplaçant ce qui suit: «tive qu'il peut formuler».

Le président: Il s'agit de supprimer le mot «raisonnable», n'est-ce pas, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui, nous supprimons le mot «raisonnable». Et, à nouveau, monsieur le président, j'aimerais citer ce qu'a déclaré l'Association du droit de l'environnement:

Le mot «raisonnable» laisse entendre que la société en question peut en quelque sorte se prononcer sur la validité des ordres de l'inspecteur. Dans ce cas, la société pourrait modifier les conditions pendant que l'inspecteur cherche à obtenir confirmation de son ordre. Or, la conduite des inspecteurs ne devrait pas être réglementée de cette façon, mais s'ils donnent des ordres qui ne sont pas raisonnables, on devrait les démettre de leurs fonctions. Ce sont ces secteurs industriels que la loi cherche à réglementer.

Par conséquent, nous proposons la suppression du mot «raisonnable» dans ces articles.

A nouveau, il s'agit ici d'une requête que nous présente l'Association du droit de l'environnement.

Le président: Monsieur Forrestall, vous êtes le prochain sur ma liste.

M. Forrestall: J'aimerais que vous invitiez l'un des témoins à nous donner son avis sur cet amendement car, si je comprends bien, l'objectif de cet amendement, il s'agit tout simplement de renforcer les pouvoirs de l'inspecteur et je crois qu'en ce sens l'amendement est raisonnable. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'un amendement visant le fond du sujet mais je pense que c'est un amendement raisonnable. Il me semble que quiconque s'opposerait aux façons de procéder d'un inspecteur pourrait trouver d'autres recours. Je suis donc en faveur de cet amendement puisqu'il permet beaucoup mieux à l'inspecteur de protéger les pièces à convictions. Cependant, j'aimerais bien avoir l'avis de quelqu'un d'autre car je crois que cette question de la protection de la preuve est importante et, pour le compte rendu, je crois qu'il est nécessaire que nos éminents témoins nous en dise quelques mots. Merci.

Le président: Monsieur Bloomfield, est-ce que vous voulez apporter vos commentaires avant ceux des spécialistes ou après?

M. Bloomfield: Cela m'est égal; j'aimerais simplement savoir, dans le cas où vous supprimeriez le mot «raisonnable», qui sera juge, l'employé?

Le président: Nous allons attendre les explications de M. Charron.

[Texte]

Mr. Charron: Mr. Chairman, thank you.

There are several reasons for the word "reasonable" being there. One of them is that this is consistent with common law tradition and is recognizable by the courts. Secondly, I am not sure what the impact would be of an unreasonable request, which is always possible, and I fail to understand why the presence of the word "reasonable" respect of requests is offending.

Mr. Bockstael: There is another point, if I may, Mr. Chairman.

The government is proposing an amendment in the next line which does not seem to stand up without the word "reasonable". If you look at our motion 23, the same clause, 14, page 9, in the second line we want to delete "direction, request or requirement of the inspector" to simply read, "a reasonable request of the inspector."

The Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, in reading the amendment that is going to be proposed by the government, I would say that it even weakens the hand of the inspector. Again, in respect of Mr. Charron's comment, that he did not know what was offensive about the word "reasonable", I think maybe we could refer back to the question of reasonable time. What we do not want to do is set up an opportunity for somebody on the site to get into a debate as to whether it is actually reasonable or not. If safety is involved, the inspector, in exceeding his authority, is subject to punitive action later down the line, but certainly when a judgment has to be made somebody has to have the authority to carry that out in the interests of innocent third parties. I think if we remove the term reasonable, the person is required to comply with a direction or a request or a requirement of the inspector, no holds barred; then it can be adjudicated later but certainly not on the site or in the heat of a problem.

The Chairman: Mr. Ellis.

• 2135

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I am having a great deal of difficulty. I made the motion a moment ago, which was accepted, to take out the word reasonable because I felt that it should be quite correct for the inspector, at any time, to have a look. On the other hand, if the inspector drops in at any hour of the day or night suspecting that there is a problem and then makes an unreasonable demand of an employee or a company, I see that as being a problem. I do not think my positions are in controversy one with the other. I want to be on record as saying that I am quite prepared to leave the word reasonable in this time, having taken it out the last time, and I do not think that is a contradiction.

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I do not want my comments to be taken as a slur against the bureaucracy but, as we all know, we have all had experiences with over-zealous beaucrats who obtain a

[Traduction]

M. Charron: Monsieur le président, merci.

Le mot «raisonnable» se trouve ici pour plusieurs raisons et l'une d'entre elles est qu'il répond à la tradition du droit et que les tribunaux le connaissent. En deuxième lieu, je me demande quelles pourraient être les répercussions d'une requête non raisonnable, cas qui pourrait toujours se produire, et je ne vois pas en quoi ce mot «raisonnable» dans le cas des requêtes est offensant.

M. Bockstael: Il y a encore une autre question qui se pose, si vous permettez monsieur le président.

Le gouvernement propose un amendement qui ne semble pas logique si vous supprimez le mot «raisonnable». Si vous examinez notre motion 23 se rapportant au même article 14, à la page 9, vous verrez que nous voulons modifier la version anglaise du Bill C-18 en retranchant la ligne 2 «direction, request or requirement of the inspector» pour la remplacer par ce qui suit «a reasonable request of the inspector».

Le président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Monsieur le président, je dirais, en lisant cet amendement qui doit être proposé par le gouvernement, qu'on affaiblit encore les pouvoirs de l'inspecteur. Pour répondre aux remarques présentées par M. Charron, qui disait qu'il ne voyait pas ce qu'il y avait d'offensant au sujet du mot «raisonnable», je crois qu'il faudrait peut-être en revenir à cette question du temps raisonnable. Ce que nous voulons éviter, c'est de donner l'occasion à quelqu'un se trouvant sur les lieux d'entrer dans cette discussion pour savoir si c'est vraiment raisonnable ou non. S'il est question de sécurité, l'inspecteur qui agit au-delà des limites de son autorité est sujet à des mesures punitives qui pourront être prises plus tard. Mais il est évident que lorsqu'il y a une décision à prendre, quelqu'un doit avoir l'autorité nécessaire pour le faire, dans les intérêts de tiers innocents. Je pense que si on enlevait le mot raisonnable, la personne en question serait obligée de suivre toute directive, demande ou ordre d'un inspecteur, sans aucune exception; on pourrait certainement en discuter plus tard, mais pas sur place, au beau milieu du problème.

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, je ne semble pas m'être très bien fait comprendre. Il y a quelques instants j'ai proposé une motion, qui a été acceptée, en vertu de laquelle on supprimerait le mot raisonnable. J'ai fait cette demande parce que je pense qu'il est tout à fait normal que l'inspecteur puisse pouvoir jeter un coup d'œil à n'importe quel moment. D'un autre côté, si l'inspecteur se pointe à n'importe quel moment du jour ou de la nuit en soupçonnant qu'il y a un problème, pour ensuite imposer une exigence toute à fait déraisonnable à un employé ou à une entreprise, il s'agit, d'après moi, de matière à problème. Mais je ne pense pas que mes positions se contredisent. J'aimerais qu'on prenne note du fait que j'étais prêt cette fois-ci à laisser le mot raisonnable, tout en l'ayant supprimé la dernière fois, et je ne pense pas me contredire.

Le président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Je ne voudrais pas qu'on interprète mes commentaires comme étant une critique de la bureaucratie, mais comme nous le savons tous, il y a certains bureaucrates

[Text]

position and feel that they have a certain authority that they can use, in many instances, really unwisely and unfairly. I am concerned about taking the word reasonable out of there and turning the inspector loose. If in fact, reasonable were taken out and an inspector made a decision that seemed very unfair to the individual, to the company, to the shipper, whoever it might be, what recourse would that individual have to the courts, saying, "He stopped my production for twelve hours on a flimsy excuse,"? What kind of protection would he have if we took reasonable out of there? I do not know; I am not a lawyer, I am asking questions. That concerns me, and I would appreciate the official's answer to that particular situation.

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, it is a good point. I have the same concern.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: The concern about the word reasonable being deleted there, I think, is ill-founded. Surely, if an inspector were to err, he should err on the side of caution and precaution. If his decision is to be subject to some sort of objection and adjudication by the company, or the organizational employee, or whoever is involved at that point in time when he makes a decision, and all that has happened is that he may have stopped production for 12 hours or the loading of a ship for 3 hours or whatever, if that inspector in good conscience and good faith, even if he is erring and does not find out about that until later, I would rather he erred on the side of caution and precaution than allow a company—I think the point made by the West Coast Environmental Law Association is well taken, that in such a situation where the inspector has made a ruling, the persons or the corporation he has made a ruling against can, in effect, adjudicate his ruling. The point that is well taken, I think, by the law association is that:

Such a situation could give a company an opportunity to alter the situation while the inspector has his order affirmed.

That pertains to a remark I think Mr. Forrestall, and maybe others, have made about the removal or changing of evidence or conditions or the circumstances which caused the inspector's order.

• 2140

Now, if the inspector has made an unreasonable order, then surely it would be up to his superiors not to affirm his order. All the evidence and circumstances of the situation that caused him to issue the order remain in place, and it is the administrators of the law that affirm or do not affirm his order. That is why we want the word "reasonable" removed from this clause. I just do not see how the arguments made by Mr. Shaffer or my colleague to my right here hold water in light of the actual situation on the scene. In the experience of those who have worked in the transportation industry prior to, during or immediately after a mishap or a wrong occurrence, the evidence or the circumstances or the equipment or something got

[Translation]

un peu trop zélés qui, lorsqu'ils obtiennent un poste, pensent qu'ils ont une certaine autorité qu'ils n'utilisent pas toujours de façon très sage. Si on supprime le mot raisonnable, on donne peut-être à l'inspecteur le droit de faire à sa tête. Si on enlevait le mot raisonnable et si un inspecteur prenait une décision qu'une personne, une entreprise, ou un transporteur ou qui que ce soit d'autre jugerait injuste, quel recours juridique aurions-nous? Une personne pourrait-elle dire à la Cour: «Il a arrêté ma production pendant douze heures pour une raison tout à fait ridicule?» Quel genre de protection aurions-nous si on enlevait le mot raisonnable? Je ne sais pas, je ne suis pas avocat. Je pose des questions. Le problème me préoccupe et j'aimerais connaître l'avis des spécialistes.

Le président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Monsieur le président, ces remarques sont très pertinentes. Le problème me préoccupe également.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Pour ce qui est de la suppression du mot raisonnable, je pense que vous voyez des problèmes là où il n'y en a pas. Certainement, si un inspecteur se trompait, ce serait en ne prenant pas suffisamment de précaution. Si la décision de l'inspecteur est sujette à objection par l'entreprise ou par l'employé ou par quiconque d'autre s'intéresse à la question lorsqu'il prend sa décision, et que tout ce qui s'est passé, c'est qu'il a arrêté la production pendant douze heures ou le chargement d'un bateau pendant trois heures ou autre chose... si l'inspecteur, malgré sa conscience professionnelle et sa bonne foi, se trompe, et ne le découvre que plus tard, je préférerais autant qu'il se trompe en prenant trop de précaution plutôt que de permettre à une entreprise... je trouve intéressant le point soulevé par la *West Coast Environmental Law Association* qui stipule que dans une situation où un inspecteur a pris une décision, les personnes ou les sociétés touchées par cette décision peuvent en appeler à un niveau supérieur. La position de cette association d'avocats est, je pense, la suivante:

Une telle situation donnerait à une entreprise la possibilité de modifier la situation en attendant que l'ordre de l'inspecteur soit confirmé.

Cela se rattache à une remarque que M. Forrestall et d'autres ont faite, je pense, au sujet de la suppression ou de la modification des preuves, des conditions ou des circonstances qui ont pu amener l'inspecteur à prendre sa décision.

Si l'inspecteur a donné un ordre qui n'est pas raisonnable, il incombe à ses supérieurs de ne pas confirmer cet ordre. Toutes les preuves et toutes les circonstances entourant la situation qui l'ont poussé à donner l'ordre sont les mêmes, et c'est aux administrateurs de la loi qu'il revient de confirmer ou d'annuler son ordre. C'est pour cette raison que nous voulons faire supprimer le mot raisonnable du texte de l'article. D'après moi, les arguments présentés par M. Shaffer et par mon collègue assis à ma droite ne tiennent pas debout, compte tenu de la situation prévalant sur les lieux. D'après les expériences des personnes qui ont travaillé dans l'industrie des transports avant, pendant ou tout de suite après un accident ou une fausse

[Texte]

altered or changed during or subsequent to an inspection or an order of an inspector.

That is why we want the word "reasonable" removed from here. Surely the inspector, if he continues to be unreasonable, his superiors will bloody well fire him if he continues to issue unreasonable orders.

When a corporation or an individual or whoever appeals to that inspector's superiors saying we think his order is not reasonable, and it turns out that that inspector's superiors agree that it is not reasonable, the inspector is overruled. But it is not done by the employer or the corporation and there is no opportunity for the employee or the corporation or whatever to, as the West Coast Environmental Law Association says, alter the situation. There is no opportunity for them then.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I, too, am not a lawyer but, if I am not mistaken from memory, if you remove the word "reasonable" you are removing any right of someone who objects legitimately to the inspector's action from court action, because the court can say, without the word "reasonable," he can make any decision he wants. It is all right to say that if he makes enough unreasonable ones he will be moved but that is not necessarily the facts of life. In our system certainly the manufacturer, or whoever are being affected in their opinion detrimentally, should have the right to appeal to court on reasonable grounds. If you remove the word "reasonable" a court, I think, is helpless, simply saying that the inspector, in effect, has the powers to act unreasonably if he likes and there is nothing the court can do about it. I think that is import of the word "reasonable."

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I could not agree more with my distinguished colleague and former minister with respect to what he says, except in one regard. I think it would be far fetched to find a judge who would not, in fact, re-inject the word "reasonable" into any consideration of any argument put forward under this particular section. So I think we are saying the same thing. I do not think a judge in fact would accept our deletion, under these circumstances, of the word "reasonable."

Mr. Mackasey: Well, it would certainly make it much more difficult for the judge.

Mr. Forrestall: The judge just simply would disregard the absence of that word and in his own thought process, I am sure, would put it back in. I have that much faith in the judicial procedure to . . .

The Chairman: Thank you. I have Mr. Skelly, Mr. Reid and Mr. Maltais.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, there are just a couple of examples that I would like to use and maybe hear some comment on whether or not other members think these are appropriate. What the intent here is is to remove from the adjudication on site discussion of whether or not a person is going to comply, whether it is reasonable. We are not talking about sitting in an unemployment office with a bureaucrat

[Traduction]

manœuvre, les preuves, les circonstances, le matériel, etc. ont été modifiés durant ou après l'inspection ou après l'annonce de l'ordre d'un inspecteur.

C'est pour cette raison que nous voulons supprimer le mot «raisonnable». Il est certain que si un inspecteur continue d'être déraisonnable, ses supérieurs décideront tout simplement de le mettre à la porte.

Lorsqu'une société, ou une personne s'adresse aux supérieurs de l'inspecteur pour leur dire qu'à leur avis l'ordre est déraisonnable, si les supérieurs de l'inspecteur sont d'accord pour dire que l'ordre n'est pas raisonnable, alors cet ordre est annulé. Mais ce n'est pas l'employeur ou la société qui le fait, et d'ailleurs ni l'employé, ni la société ne peut, selon l'Association du droit de l'Environnement, modifier la situation. Ils n'en ont pas la possibilité.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, je ne suis pas non plus avocat, mais sauf erreur de ma part, si vous supprimez le mot "raisonnable" vous supprimez tous les droits de quiconque souhaiterait s'opposer à l'ordre de l'inspecteur, puisque le tribunal pourra dire que sans le mot «raisonnable», l'inspecteur a le droit de faire ce qu'il veut. C'est très bien de dire que s'il donne suffisamment d'ordres déraisonnables, il sera mis à la porte, mais ce n'est pas toujours comme cela que les choses se passent. Dans notre système, je pense qu'il est essentiel que le fabricant ou quiconque s'estime lésé par une décision d'un inspecteur devrait avoir le droit de recourir à la justice sur des bases raisonnables. Si vous supprimez le mot «raisonnable» n'importe quel tribunal dira que l'inspecteur a le pouvoir d'agir déraisonnablement s'il le choisit, et que le système judiciaire n'y peut rien. C'est pourquoi je pense qu'il est important de garder le mot «raisonnable».

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord avec ce que dit mon distingué collègue et ancien ministre, à une exception près. Il est inconcevable pour moi de penser qu'un juge ne rajouterait pas le mot «raisonnable» dans l'étude de tout argument énoncé en vertu de cet article. Je pense donc qu'on dit à peu près tous la même chose. Mais je ne pense pas qu'un juge accepterait, dans ces circonstances, la suppression du mot «raisonnable».

M. Mackasey: En tout cas, cela compliquerait certainement la situation du juge.

M. Forrestall: Je pense que le juge ne tiendrait pas compte de l'absence de ce mot et il le rajouterait lui-même mentalement j'en suis sûr. Je fais suffisamment confiance au système judiciaire pour . . .

Le président: Merci. Les noms de Messieurs Skelly, Reid et Maltais figurent sur ma liste.

M. Skelly: Monsieur le président, j'aimerais donner quelques exemples au Comité et peut-être que les députés ici présents pourraient me dire s'ils les trouvent appropriés ou non. Il est question ici de savoir s'il faut ou non empêcher qu'il y ait des discussions sur place pour décider si une personne va ou non accepter un ordre et si cet ordre est raisonnable. Nous ne parlons pas du cas où on aurait à discuter avec un fonction-

[Text]

worrying about a reasonable decision. We are looking at a life and death situation in some situations.

Hopefully, when, say, the Dubin inquiry comes in, we are going to be looking at strengthening the hands of air safety inspectors and things like that. There are certain situations when I think we have an obligation to place in the hands of those frontline people the power to deal with the situation there and then account for it later. I am not worried about 12 hours of lost production if we may in the process lose a whole community, I think we have to keep that in mind.

• 2145

The other criticism that has been raised is that "reasonable" appears later on down in Clause 15, but it is in a totally different context, in which the person has to have reasonable and probable grounds. That throws the obligation on the inspector.

Just another slight example I hope people might keep in mind. We had a vessel some time ago on Christmas day roll over out in Dixon Entrance. I happened to be speaking to the Chief Coroner in B.C., and he brought up the point that right after that, one week later, virtually the same set of circumstances occurred, except that an official at that point made a decision that that vessel was not going to leave. They attempted to leave, and that literally could have been another repeat of what we had had a week before. That vessel wound up in dry dock.

I think the point I am making is that inspector made a decision right there to stop it no matter how inconvenient it was to the owners, the crew or the master. They then had to account for the condition of the vessel, and it wound up in dry dock. We need, I think, to place in the hands of certain inspectors the right to act and be accountable later when innocent third parties are at stake. We have had examples of this in the past and I would urge committee members to look to removing "reasonable" here, and leaving it in Clause 15, where that makes the inspector accountable for his acts at a later time. He does have the power to act on-site in an emergency situation without somebody arguing about whether or not it is reasonable.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Thanks, Mr. Chairman. While we are going the rounds, I would like to make my comment with respect to the use of the word "reasonable" as well. A comment has already been made to the effect that Clause 15 includes the word "reasonable", but I would make this comment, that the term "reasonable" and "the reasonable man" is already well entrenched in this bill, and it is well entrenched for a very good reason. The adjudication of the word itself would take into consideration the circumstances of the direction and time at which the person, in this case the inspector, is acting.

I would suggest, too, that to delete the word "reasonable" leaves the inspector to act in an arbitrary and maybe an

[Translation]

naire dans un bureau de la main-d'œuvre pour décider si un ordre est raisonnable ou non. Dans le cas présent, dans certaines situations, il serait question de vie ou de mort.

J'espère qu'après réception de l'enquête de Dubin, nous étudierons la possibilité d'accorder plus de pouvoirs aux inspecteurs de la sécurité aérienne notamment. Il y a, je pense, certains cas où nous devons doter les personnes responsables sur place des pouvoirs nécessaires pour s'occuper d'une situation et en donner des explications ou une justification plus tard. Je ne m'en fais pas pour les douze heures de production perdues si la vie de toute une localité en dépend. Il faut voir les choses dans leur juste perspective.

On a également critiqué l'emploi du mot «raisonnable» dans l'article 15 où le contexte est entièrement différent. Il s'agit des motifs raisonnables et probables. Ainsi, l'obligation relève de l'inspecteur.

Je vais prendre un autre exemple que l'on pourra garder à l'esprit. A Noël, il y a plusieurs années, un navire a chaviré dans l'entrée de Dixon. J'en ai discuté avec le coronaire en chef de la Colombie-Britannique. Lors de notre conversation, il a signalé qu'une semaine après l'accident, un agent du port avait décidé qu'un deuxième navire en pareil état ne quitterait pas le port. Le bateau a tenté de sortir, action qui aurait pu provoquer un autre accident du même genre. Néanmoins, le navire s'est retrouvé en cale sèche.

Le but de mes propos est de signaler que l'inspecteur avait sur le champ empêché le navire de quitter le port, peu importe les inconvénients que sa décision aurait pu causer au propriétaire, à l'équipage ou au capitaine. Ceux-ci ont dû rendre compte de l'état du navire qui s'est retrouvé en cale sèche. A mon sens, il faut accorder à certains inspecteurs le droit d'agir et d'être comptable ultérieurement lorsque des tierces parties innocentes sont impliquées. Nous en avons déjà connu des exemples par le passé. J'encourage donc les membres du Comité à envisager de supprimer ici le mot «raisonnable» et à le garder dans l'article 15, qui prévoit que l'inspecteur est responsable de ses actes. Il aura ainsi le pouvoir d'agir sur le champ dans les cas d'urgence sans que quelqu'un conteste ses motifs.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président. Puisque nous y sommes, j'aimerais à mon tour commenter l'emploi du mot «raisonnable». On a déjà parlé de l'inclusion du mot «raisonnable» dans l'article 15; toutefois, les termes «raisonnable», et «homme raisonnable» sont déjà bien entérinés dans ce projet de loi, et ceci pour une raison très valable. L'utilisation du mot lui-même tiendrait compte des circonstances dans lesquelles agit la personne, en l'occurrence, l'inspecteur.

La suppression du mot «raisonnable» permettrait à l'inspecteur d'agir d'une manière arbitraire et parfois déraisonnable

[Texte]

unreasonable fashion, because he is not then accountable to the same degree as he might otherwise be if he must, in accordance with the words of the statute, act reasonably under the circumstances of the time. To say otherwise, I think, is putting a very different interpretation on the whole bill, and it becomes even more important if there are no appeal provisions—and there are not any yet for this proposed act. So that, surely, the inspector can be called upon at all times to act within the bounds of a reasonable man.

The Chairman: Okay, Mr. Maltais.

M. Maltais: Je pense que le mot «raisonnable», dans sa forme actuelle, permet assez d'extension et de latitude pour l'interprétation. Deuxièmement, on a l'impression qu'on présume, au départ, de la mauvaise foi des gens qui vont faire le travail et on joue avec des hypothèses et des scénarios. Je me demande dans quelle mesure on est obligé d'encadrer un terme ici, alors que les actions peuvent varier selon les situations. Le mot «raisonnable» donne, je pense, énormément de possibilités aux différents agents, aux différents acteurs sur une scène pour travailler et je pense qu'aller plus loin, ce serait simplement encadrer une chose qui n'a pas besoin de l'être en ce moment.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have listened with interest to my colleagues who have worried about the deletion of the word "reasonable" in this instance. We think the word "reasonable" is appropriate in other clauses of the bill. I just wanted to repeat, and ask my colleagues to consider, that the intent of this amendment—even in the subsequent events following—anyone who fails to comply with any direction, request or requirement of the inspector, and subsequently, whether one hour later or one month later, it turns out the inspector was unreasonable or wrong, but if in the performance of his duties in a conscientious and competent manner, he makes that decision in carrying out what I think is some of the major intent of this bill, and that is the caution and precaution in the transportation of dangerous goods. Surely it is not unreasonable to give the inspector the authority to use that caution and precaution, if he has any doubts whatsoever in his head, when he is examining a given situation. If he turns out to be wrong subsequent to that, fine; then his order is reversed. You may never know or find out if he turns out to be right, whether the man headed off a possible mishap or catastrophe because he gave an order even though it appeared to the employee or the corporation at that moment to be unreasonable. And they have recourse, subsequent to that inspector's orders. The word "reasonable" here is in that context, and not in any other context where the word "reasonable" is appropriate in the bill.

• 2150

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: Mr. Chairman. I listened with care to the illustration of Mr. Skelly of the vessel that ended up in drydock, and I would say with respect that his argument did not strengthen his case at all. Obviously, the action that the official took, was a reasonable action; it was based on reason. So therefore to be "reasonable" would be the motive of the

[Traduction]

car il ne serait plus responsable au même titre. Conformément au texte de la loi, il doit agir de façon raisonnable dans les circonstances qui règnent. Un libellé autre prendrait une interprétation générale très différente; cet aspect prend encore plus d'ampleur faute de disposition prévoyant une procédure d'appel dans le bill. D'ailleurs, on n'en a pas encore proposé. Donc, il faudra que l'inspecteur soit appelé à agir en homme raisonnable.

Le président: D'accord. Monsieur Maltais.

Mr. Maltais: I think that the word "reasonable" in the present wording allows enough flexibility for interpretation. Also, one might get the impression that we have presupposed bad faith on the part of people who are to do the work and that we are playing on hypothetical situations. I really wonder to what extent we must hone this term, since the decisions taken are going to vary with the circumstances. I feel that the word "reasonable" gives a great deal of leeway to the various officers, the various players on the stage and that by taking this any further we are simply going to become unnecessarily precise.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'écoute avec intérêt mes collègues qui se préoccupent de la suppression du mot «raisonnable». A notre avis, le mot convient aux autres articles du bill. Je tiens à demander encore une fois à mes collègues de tenir compte du but de l'amendement. Il faut obligatoirement se plier à toute exigence ou directive que l'inspecteur peut formuler. Subséquemment, que ce soit une heure ou un mois plus tard, si l'on constate que l'inspecteur n'était pas raisonnable ou qu'il avait tort, mais qu'il s'est acquitté de ses tâches d'une façon compétente et consciencieuse, à mon sens, il a agi conformément au but essentiel du bill, qui est d'accroître la sécurité en matière de transport des marchandises dangereuses. Il n'est certainement pas déraisonnable d'accorder à l'inspecteur le pouvoir de faire preuve de prudence et de précaution s'il a un doute quelconque lorsqu'il étudie une situation donnée. Par la suite s'il s'aperçoit qu'il a eu tort, c'est très bien; sa décision est annulée. S'il a raison, vous ne saurez peut-être jamais s'il a évité une catastrophe puisqu'il a donné un ordre qui semblait, sur le moment, déraisonnable aux employés ou à la compagnie. Par la suite, ils ont des recours contre cette décision de l'inspecteur. C'est dans ce contexte, et nul autre, qu'il convient d'utiliser le mot «raisonnable» dans ce bill.

Le président: Monsieur Penner.

M. Penner: Monsieur le président, j'ai écouté attentivement l'exemple de M. Skelly relativement au navire qui s'est retrouvé en cela sèche et je dois dire que cela ne donne pas plus de force à son argument. Il est évident que c'était là une mesure raisonnable, et que le responsable avait agi raisonnablement. Donc, la motivation du responsable serait d'agir

[Text]

official, and to act otherwise would be the motive of the official, and to act otherwise would be to act arbitrarily. He had to act with reason. In this case, the illustration given by Mr. Skelly is that there had been a previous situation. That provided the reason.

The Chairman: I am surprised the word "reasonable" provoked so much discussion. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, in recognition of what we consider to be the validity of Mr. Mazankowski's bill, in getting it passed and getting it into law, I had at first blush, supported what I had understood to be an amendment that might have been designed to protect evidence. So far, Mr. Benjamin has not addressed himself to that question.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Forrestall: Well, if you did, you have not read on, or you are simply mouthing the amendments proposed by a very legitimate and respected group, and that is quite understandable. I am not all that sure the degree to which I want to labour through the West Coast Environmental Law Association's brief. It is a matter that can be discussed under other headings.

My initial support of the amendment was because I confess ignorance. As many times as I have read this blessed, bloody bill I had not in fact related "reasonable" to Clause 14.(5)(c) which, in fact, does protect or lends the protection that I want to see required in this amendment with respect to evidence. I quote it:

14.(5)(c) except with the authority of the inspector, remove, alter or interfere in any way with anything seized or removed by the inspector; or

The law officers might correct me with respect to that if I misunderstand it, but I accept that to be the protection of evidence section.

My other point is that in his argument, Mr. Chairman, Mr. Benjamin fails to recognize what I understand to be the whole basis of our society, and that is authority will act when circumstances require and demand it. In other words, incidents, if they come at unreasonable times—and all we are talking about is 3.30 o'clock or 4 o'clock in the morning, and some bureaucrat picking up the phone and calling the chairman, and saying: I want the hell into that bloody warehouse. Give me the right to do it or I will close down this operation or shut down that ship or this train will not move.

• 2155

In fact, if an inspector has reason to believe that a situation is that serious, whether or not he has the authority has nothing to do with it, I suggest that any judge is going to take into full consideration, in any litigation that might arise out of this, what I understand to be a basic principle. Where an emergency or a perceived emergency or a perceived danger occurs it does not matter what time of the day it is, whether it is an inspector authorized by the minister or a police constable on the beat or a responsible employer or a night watchman or whatever the situation, if it is noticed action will be taken, a phone call will be made. Presumably if it is of sufficient

[Translation]

raisonnablement, à défaut de quoi son action serait considérée comme arbitraire. Dans l'exemple citée par M. Skelly, il y avait un précédent. Ce précédent justifiait la mesure adoptée.

Le président: Je suis surpris que le mot «raisonnable» suscite autant de discussions. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, reconnaissant la valeur du projet de loi de M. Mazankowski, afin de le faire adopter, j'avais, à première vue, appuyé ce que je croyais être un amendement visant à protéger la preuve. Jusqu'ici, M. Benjamin n'y a pas fait allusion.

M. Benjamin: Oui.

M. Forrestall: Si c'est le cas, vous n'en avez pas terminé la lecture ou vous faites simplement répéter des amendements proposés par un groupe très légitime et très respecté, ce qui est tout à fait compréhensible. Je ne sais pas jusqu'à quel point je vais appuyer le mémoire de l'Association du droit de l'environnement de la Côte ouest. Cette question pourrait être soulevée sous un autre chapitre.

J'avais d'abord appuyé l'amendement par ignorance, je l'avoue. Chaque fois que j'ai lu ce sacré projet de loi je n'ai pas fait le lien entre le mot «raisonnable» et l'article 14.(5)(c) dont les dispositions visent la protection de la preuve, protection requise par cet amendement. Je cite:

14.5.C. le toucher, sans son autorisation, aux choses saisies ou déplacées par lui;

prenez-moi si je me trompe, mais c'est là l'article qui vise la protection de la preuve.

Par ailleurs, monsieur le président, dans son argumentation M. Benjamin ignore le fondement même de notre société, à savoir que lorsque les circonstances le demandent, le pouvoir agit. Autrement dit, s'il survient à une heure déraisonnable... disons vers 3 heures ou 4 heures du matin, un fonctionnaire réveille le président en lui disant: je veux pénétrer dans ce foutu entrepôt. Accordez-moi votre autorisation ou je ferme la boutique ou j'immobilise ce navire ou ce train.

De fait, si un inspecteur a de bonnes raisons de croire que la situation est grave, peu importe qu'il ait ou non le pouvoir nécessaire, je prétends qu'en cas de procès, n'importe quel juge tiendra pleinement compte de ce que je crois être un principe fondamental. En cas d'urgence ou de ce que l'on croit être une urgence ou un danger, peu importe l'heure, que ce soit un inspecteur autorisé du ministère, un agent de police effectuant sa ronde, un employé responsable, un veilleur de nuit ou quel que soit le cas, une action sera engagée, un appel téléphonique sera fait. Si c'est suffisamment grave on peut présumer que des gens raisonnables réagiront raisonnablement et feront quelque

[Texte]

seriousness reasonable people will react reasonably and take some action, even if that means getting out of bed and going down and taking a look. He may say, no, you have holes in your head, go on about your business and let me go back to bed. However if, in fact, a serious situation does exist, at some point we have to rely on individual judgment. In the interest of this bill I am beginning to wonder whether or not Mr. Benjamin's intent has become a little bit facetious.

Mr. Benjamin: No way.

Mr. Forrestall: I am sure of that, but I am beginning to wonder. We are now at 10.00 o'clock, Mr. Chairman. I wonder about the seriousness of amendments which call into question the reasonableness of the actions of individuals with responsibility in the pursuit of that responsibility. It seems to me that removal of it has really nothing to do with what action may or may not be taken at what might be considered an unreasonable time and, therefore, subject to all of the arguments that Mr. Benjamin put forward, not that at all. Reasonable people will react to emergency situations no matter what the time is, and if it has nothing to do with the protection of evidence . . . Mr. Chairman, with all due respect I move the question.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman.

Mr. Forrestall: I am sorry, Mr. Chairman, I moved the question.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wanted to raise some new material and to get an answer from the officials.

The Chairman: Just a moment please. I do not believe that it is permissible under the orders to move a question . . .

Mr. Benjamin: If he does that I will move the question on every one of his amendments.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, here is some additional material: in the same section of the bill, Clause 14(3) says:

Where an inspector is satisfied on reasonable and probable grounds that any dangerous goods are being handled . . .

Now the inspector issues an order. The bill presumes that he has issued that order on reasonable and probable grounds. Then when you get to Clause 14(5)(a):

fail to comply with any reasonable direction, request or requirement of the inspector;

And we have deleted the word "reasonable" because earlier in the same section and in subsequent sections the words "reasonable and probable grounds" are used. I would like to ask the officials, once an inspector has issued an order on reasonable and probable grounds does the government and do the officials envisage regulations so that you do not have an employer or a corporation arguing with the inspector at the moment on the site when he has issued an order? Would you have regulations that would make provision for the inspector to double check or for the inspector at the request of the corporation or the person concerned to consult further by telephone, whatever the hour of day or night, as to the reasonable and probable grounds of his order.

[Traduction]

chose, même si cela signifie qu'ils doivent se lever pour aller voir ce qui se passe. Il est possible que l'on réponde: non, ça ne va pas, occupez-vous de vos affaires et laissez moi dormir. Toutefois, en cas de danger, à un moment donné il faut se fier au jugement de la personne. Dans l'intérêt de ce projet de loi, je commence à me demander si M. Benjamin est sérieux dans ses intentions.

M. Benjamin: Certainement.

M. Forrestall: J'en suis sûr, mais je commence à me poser des questions. Monsieur le président, il est maintenant 22 h 00, et je commence à m'interroger sur le sérieux de cet amendement qui jette un doute sur le jugement des personnes responsables dans l'exercice de leurs fonctions. A mon avis, si on l'enlève, cela n'a absolument rien à voir avec les mesures qui pourront être prises à une heure considérée comme étant déraisonnable et visée par les arguments de M. Benjamin. Peu importe l'heure, les personnes raisonnables réagiront devant une situation d'urgence et cela n'a rien à voir avec la protection de la preuve . . . monsieur le président, je propose la mise aux voix.

M. Benjamin: Monsieur le président.

M. Forrestall: Je regrette, monsieur le président, j'ai proposé la mise aux voix.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voulais soulever autre chose et obtenir une réponse des fonctionnaires.

Le président: Un instant s'il vous plaît. Je ne crois pas qu'il soit réglementaire de proposer la mise aux voix . . .

M. Benjamin: S'il le fait, je ferai de même pour chacun de ces amendements.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, voici autre chose: dans le même article, on dit à l'alinéa 14(3):

L'inspecteur, s'il a des motifs raisonnables et probables de croire que les opérations de manutention, ou des demandes de transport, de transport de marchandises dangereuses s'effectuent . . .

L'inspecteur donne un ordre. Le projet de loi présume qu'il l'a fait pour des raisons raisonnables et probables. Ensuite, l'alinéa 14(5)(a) ajoute:

De manquer à toutes exigences ou directives qu'il peut formuler.

Nous avons rayé le mot «raisonnable» parce qu'au début de cet article et dans les articles suivants on utilise l'expression «pour des motifs raisonnables et probables». Voici ma question: lorsque pour des motifs raisonnables et probables un inspecteur donne un ordre, le gouvernement et les fonctionnaires envisagent-ils, par voie de règlement, d'éviter la situation où un employé ou une société contesterait cet ordre au moment et à l'endroit où il est donné? Prévoyez-vous stipuler par voie de règlement que l'inspecteur fasse une double vérification à la demande de la compagnie ou de l'intéressé, et que par téléphone, quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit, il vérifie si les motifs de sa décision sont raisonnables et probables.

[Text]

[Translation]

• 2200

The Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, I suppose we can get into hypothetical situations. I am not sure how useful that is. But it would seem to me if an inspector were to make an absolutely unreasonable request of someone, that person's initial reaction might quite naturally be, you are crazy. And conceivably, the inspector might be. It seems to us the word "reasonable" is there to ensure that in the dealing of these things, should it ever be contested in court, which is the place where these things are contested, in the final analysis, the word "reasonable" will serve as a basis for the court to decide on the action. Certainly the legislation envisages that the inspector's request will be complied with, unless it were absolutely impossible to comply with it.

Mr. Benjamin: That does not gainsay what you say earlier in the same clause: where he is satisfied "on reasonable and probable grounds". Why does he have to reaffirm his reasonableness at every step in the operation? He has already done that and then made his decision. He has made a decision on reasonable and probable grounds, for which you have hired him and trained him and then to have the person to whom the order has been issued arguing with him at that time and on the site where he has made his decision—they fail to comply because they do not think it is reasonable—your inspector is completely emasculated.

Mr. Ellis: Question.

Mr. Charron: First of all, subclause 15.(3) has to do with grounds, and that is the basis on which to make the decision. That has to be reasonable, and the request has to be reasonable as well.

I would also venture that if the word "reasonable" were not there, and the request were unreasonable, the person of whom the request is made is going to argue anyhow.

Some hon. Members: Question.

The Chairman: On Mr. Benjamin's amendment: to remove from line 1 of page 9 the word "reasonable" is the effect of the amendment.

Amendment negatived.

Mr. Penner: I move that the English version of Bill C-18 be amended by striking out line 2 on page 9 and substituting the following:

... request of the ...

The Chairman: Debate.

Mr. McDermid: Explanation.

Mr. Bockstael: It is motion 23. The inspector may request; he will not order or require.

Amendment agreed to.

Clause 14 as amended agreed to.

Mr. McDermid: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McDermid.

Le président: M. Charron.

M. Charron: Je suppose, monsieur le président, que nous pourrions nous placer dans des situations hypothétiques. Je ne suis pas sûr que ce soit utile. A mon avis, si un inspecteur faisait une demande tout à fait déraisonnable, la personne concernée pourrait très bien répondre: «Vous êtes fou». Et il se pourrait que l'inspecteur le soit. Il nous semble que le terme «raisonnable» est justement placé là pour ce genre de chose, s'il y avait contestation devant un tribunal, puisque c'est là finalement que les choses sont contestées, le tribunal se servirait de ce mot «raisonnable» pour décider des mesures à prendre. Il est évident que la loi prévoit que la personne ou l'entreprise se conformerait à la demande de l'inspecteur, à moins qu'il lui soit absolument impossible de le faire.

M. Benjamin: Cela ne contredit pas ce que vous avez dit plus tôt au sujet du même article: s'il est assuré «pour des motifs raisonnables et probables». Pourquoi doit-il confirmer l'aspect raisonnable à chaque étape de la décision? Il a pris une décision en se fondant sur des motifs raisonnables et probables, c'est pour cela que vous l'avez embauché et que vous l'avez formé, mais si la personne à qui l'ordre est donné argumente avec l'inspecteur à ce moment-là, sur place, alors qu'il a pris sa décision, si la personne ne se conforme pas, croyant que c'est déraisonnable, votre inspecteur est alors impuissant.

M. Ellis: Au vote.

M. Charron: Je voudrais tout d'abord souligner qu'au paragraphe 3 de l'article 15 il est également question de motifs sur lesquels se fonde la décision. Ils doivent être raisonnables et la demande doit également être raisonnable.

Je dois souligner que si le mot «raisonnable» n'était pas là et si la demande était déraisonnable, les personnes à qui elle s'adresse la personne ou l'entreprise en cause protesterait.

Des voix: Votons!

Le président: L'amendement de M. Benjamin proposé est retiré à la ligne 48 de la page 8 le mot «raisonnable».

L'amendement est rejeté.

M. Penner: Je propose que la version anglaise du Bill C-18 soit modifiée en retranchant la ligne 2, à la page 9, et en le remplaçant par ce qui suit:

... request of the ...

Le président: Y a-t-il des commentaires?

M. McDermid: J'aimerais avoir des explications.

M. Bockstael: Il s'agit de la motion 23. L'inspecteur peut faire une demande, il ne peut présenter une exigence ou une directive.

L'amendement est adopté.

L'article 14 modifié est adopté.

M. McDermid: J'invoque le règlement, monsieur le président.

Le président: M. McDermid.

[Texte]

Mr. McDermid: Could you fill us in, as members of the committee, on the plans of the Chair regarding the hour of adjournment on the wherewithal of this bill?

The Chairman: The Chair is in the hands of the committee. We can adjourn at the normal hour or we can continue to try to dispose of the bill this evening, whatever the wish of the committee is. It is after 10.00 p.m. Is it the wish of the committee to continue?

• 2205

Mr. Benjamin: For how long?

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: On that point before you call for the vote, this is a very important bill. We have been sitting here since 9.30 this morning; at least, most of us have. I must admit that I am getting a little tired. I am not sure that sensible and reasonable decisions can be made on into the night on this particular piece of legislation and I would hate to see things slip by when we are not at our best. I do not mind going for another 25 minutes or so, but I would hate to think we would still be here at 2 a.m. discussing this particular bill. It has been a long day; you know that. I am sure the parliamentary Secretary, taking a look at him, feels the same way. I personally would suggest that 10.30 o'clock be the adjournment hour and that we proceed till then.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, subject to what Mr. Benjamin may have to say with respect to the amendments that he has in front of him, having some seven or eight left, his attitude with respect to debating them might very well determine whether in fact Mr. McDermid's comments are appropriate or otherwise. From a very personal point of view, and I am not speaking for my colleagues at all but for myself, I understand that we have some understanding that we can deal with this matter on Friday in the House, which would require reporting back some time tomorrow.

The issues we are debating are not new to any of us. We are totally familiar with them. This matter is some years old now. It seems to me important that we deal with this before we recess. I understand and respect Mr. McDermid's point that we should not push ourselves to the point where we are letting slide by matters that do not in fact have adequate airing and viewing. It is my own personal view that we should continue. We had set aside today. This committee has really not been overpressed with work and we had set aside today to try and consider this matter. I think there is coming into view and into the minds of the members of the committee an appreciation of the proposed legislation in an over-all sense. I think we are all sufficiently aware of pitfalls but collectively we can do justice to the bill. I would like us to proceed for the next 20 or 25 minutes to see where we stand and then make some consideration as to adjournment at that time.

The Chairman: On one point raised by Mr. Forrestall, I might inform the committee that I did speak to the govern-

[Traduction]

M. McDermid: Pourriez-vous dire aux membres du comité quelles sont vos intentions concernant l'heure d'ajournement et ce que nous déciderons au sujet du projet de loi?

Le président: C'est à vous de décider. Nous pouvons ajourner à l'heure habituelle ou nous pouvons poursuivre pour terminer l'étude du projet de loi ce soir, comme vous le voulez. Il est déjà passé 22 h 00, voulez-vous poursuivre?

M. Benjamin: Pendant combien de temps?

Le président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Avant que nous ne passions au vote, j'aimerais dire qu'il s'agit d'un projet de loi très important. Nous siégeons ici depuis 9 h 30 ce matin, tout du moins la majorité d'entre nous. Je dois avouer que je commence à être un peu fatigué. Je ne suis pas certain que nous puissions prendre des décisions raisonnables et intelligentes à une heure aussi tardive au sujet de cette mesure législative et je m'en voudrais qu'à cause de notre manque de forme, nous laissions passer certaines choses. Je ne m'oppose pas à ce que nous continuions encore pendant 25 minutes, mais la pensée d'être encore là à 2 h 00 en train de discuter de ce projet de loi ne m'enthousiasme pas du tout. La journée a été longue, vous le savez. Je suis certain que le secrétaire parlementaire, il suffit de le regarder, pense de même. Personnellement, je proposerais que nous ajournions à 22 h 30.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Dépendamment de ce que M. Benjamin peut vouloir dire concernant ces amendements, il doit lui en rester sept ou huit, son attitude concernant leur discussion déterminera en fait si les remarques de M. McDermid sont justes ou non. D'un point de vue tout à fait personnel, et je ne parle pas au nom de mes collègues mais en mon nom propre, je crois comprendre qu'il a été convenu que le débat aurait lieu à la Chambre vendredi, nous imposant la transmission au plus tard demain.

Les questions débattues ne sont pas nouvelles. Nous les connaissons toutes. Cette question est déjà vieille de plusieurs années. Il me semble important que nous concluions avant d'ajourner. Je comprends que M. McDermid craigne que nous ne laissions passer certaines choses, n'étant pas au mieux de notre forme, mais personnellement, je pense que nous devrions continuer. Nous avons mis cette journée de côté pour ce faire. Ce Comité n'a pas réellement été surchargé de travail et nous avons mis de côté cette journée pour étudier ce projet de loi. Je crois que les membres du Comité ont compris le sens général de cette mesure. Nous sommes suffisamment conscients des lacunes, mais collectivement nous pouvons rendre justice au projet de loi. J'aimerais que nous continuions pendant les vingt ou vingt-cinq prochaines minutes pour voir où nous en serons alors et décider si nous devons ou non ajourner.

Le président: A ce sujet, monsieur Forrestall, je peux informer le Comité que j'ai demandé au leader en Chambre du

[Text]

ment House Leader about his intentions with regard to this bill and he told me that if the bill were reported back tomorrow he would try to call it on Friday. Of course, he has to have 48 hours. There has to be a time lapse of 48 hours between the report of the committee and the calling of the bill again.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, just so there is no misunderstanding about that, that rules out of consideration by the steering committee what time procedure or time parameter we would want to set aside for this. It was the view of the official opposition, as the chairman will recall, that there would be little point in setting up the work of this committee for the last several weeks if in fact the government did not intend to deal with it before adjournment this summer. The putting in place, Mr. Chairman, and gentlemen and ladies of the committee, of the necessary regulations requires a significant amount of time. When we adjourn and reconvene we will be starting a new session of Parliament, which means in fact that without unanimous consent this bill will revert to the place it was in fact three or four years ago. We start all over again.

• 2214

I am sorry, Mr. Chairman, but I am not attempting to correct Mr. Ellis. It is just that I do not want to gamble with coming back here for two or three days, concluding a session, and starting a new session, which in fact has been the practice and the precedent of this House in recent years. I would much sooner deal with this matter before we adjourn for the summer so that the full import of this bill can be measured in terms of the promotion of safety in the transportation of dangerous products and goods. To this degree I am fully in concert with Mr. Turner, who says: "God damn it, we have been talking and not acting. Now let us be relevant. Let us be relevant with the people of Canada. For God's sake, let us do something."

Mr. Mackasey: I am persuaded by his eloquence. Now, will we get on with the bill? We might even get it done in February.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am amazed at my good friend, Mr. Forrestall's efforts to speed this bill through for the convenience to the government. However, I think all parties want the legislation. Frankly, I think it is unrealistic to expect that this bill can get reported—Mr. Skelly and I have eight to nine amendments and there are 20 more government amendments—even if we sat here till 1 o'clock. It seems to me that we should go for another fifteen or twenty minutes, whatever, and one more session tomorrow afternoon or Thursday of the committee, so that the bill could be reported on Friday and then the government could pick a day next week for report stage and third reading. They sure as hell are not going to get it done on Friday, even if we were to report the whole thing out tomorrow. Friday is going to be impossible for all concerned. Frankly, Mr. Chairman, the remaining minutes we have are ones that are crucial to us in terms of strengthening the legislation, and I want to assure you that both Mr. Skelly and I will make a commitment not to become involved in long debates and arguments over our remaining amendments. But

[Translation]

gouvernement quelles étaient ses intentions concernant ce projet de loi et il m'a répondu que si ce projet de loi était renvoyé demain, il essaierait de l'inscrire pour vendredi. Bien entendu, il lui faut 48 heures. Il faut un délai de 48 heures entre le dépôt du rapport du Comité et l'étude du projet de loi.

M. Forrestall: Monsieur le président, afin qu'il n'y ait pas de malentendu, cela prévient toutes considérations du Comité-directeur quant au temps que nous voulons lui consacrer. L'opposition officielle, comme le président s'en souviendra, avait dit qu'elle ne voyait pas l'intérêt d'établir le programme de ce Comité pour les dernières semaines si, en fait, le gouvernement n'avait pas l'intention d'en finir avant l'ajournement estival. Monsieur le président, mesdames et messieurs, la mise en place des règlements nécessaires nécessite des délais importants. L'ajournement et la reprise des travaux signalent le début d'une nouvelle session, ce qui veut dire qu'en l'absence d'un consentement unanime, ce bill reviendra à son statut d'il y a 3 ou 4 ans. Nous allons tout recommencer à zéro.

Je m'excuse, monsieur le président, car je n'essaie pas de corriger M. Ellis. Je ne veux simplement pas prendre le risque de revenir pendant 2 ou 3 jours pour ensuite voir la session se terminer et en commencer une nouvelle selon la pratique à la Chambre au cours des dernières années. Je préfère terminer l'étude du bill avant l'ajournement pour l'été pour pouvoir mesurer les conséquences véritables d'une loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. A ce titre, je suis entièrement d'accord avec M. Turner quand il dit que nous parlons et n'agissons pas, que nous devrions adopter des mesures pertinentes et utiles pour la population du Canada. «au nom de Dieu» nous dit-il «faisons quelque chose».

M. Mackasey: Son éloquence m'a convaincu. Maintenant, pouvons-nous continuer à faire l'étude du bill en vue de la conclure avant février?

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je m'étonne de voir M. Forrestall déployer tous ces efforts afin d'expédier l'adoption du bill pour la commodité du gouvernement. Toutefois, tous les partis politiques sont en faveur du projet de loi. En toute sincérité, il n'est pas réaliste de s'attendre qu'il soit fait rapport du bill. M. Skelly et moi-même avons 8 ou 9 amendements et il y en a encore 20 proposés par le gouvernement. Nous ne pouvons terminer ce soir. Nous devrions continuer encore 15 ou 20 minutes, nous réunir encore une fois demain dans l'après-midi ou jeudi en vue de faire rapport à la Chambre vendredi. Le gouvernement pourrait ensuite choisir un jour de la semaine suivante pour déposer le rapport et pour faire la troisième lecture. Même si on devait renvoyer le bill demain, il ne serait pas adopté en Chambre vendredi. C'est une journée impossible pour tout le monde. Monsieur le président, le temps qu'il nous reste est essentiel pour renforcer le projet de loi. Je vous assure que M. Skelly et moi-même nous engageons à ne pas nous livrer à de longues discussions sur les amendements qui restent. Cependant, il n'est pas question de renvoyer le bill

[Texte]

there is just no way you can get this bill reported back to the House tomorrow, even if we were to sit here till 1 o'clock in the morning, with what is left.

Mr. Mackasey: Why do we not just adjourn and come back tomorrow. We have wasted 15 minutes debating it.

The Chairman: All right, bearing that in mind, when is it the pleasure of the committee . . .

Mr. McDermid: Have we finished Clause 14?

The Chairman: We have finished Clause 14. When is it the pleasure of the committee to meet again, Thursday morning?

Some hon. Members: Thursday morning.

The Chairman: Thursday morning, 9.30, 253-D.

[Traduction]

à la Chambre demain, même si on devait se réunir jusqu'à une heure du matin.

M. Mackasey: Pourquoi ne levons-nous pas la séance pour continuer demain. Nous avons déjà perdu 15 minutes à discuter de cela.

Le président: D'accord. Il ne faut pas oublier, lorsqu'il plaira au Comité . . .

M. McDermid: Avons-nous terminé l'article 14?

Le président: Oui. Plaît-il au Comité de se réunir jeudi matin?

Des voix: D'accord.

Le président: Jeudi à 9 h 30 à la salle 253D.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;
Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transport of Dangerous Goods.

From the Department of Justice:

Mr. Bernie Shaffer, Legislative Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la Coordination;

M. T. Duncan Ellison, directeur, Transports des marchandises dangereuses.

Du ministère de la Justice:

M. Bernie Shaffer, avocat en matière de législation.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Thursday, July 10, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 12

Le jeudi 10 juillet 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL
CONCERNANT:

RESPECTING:

Bill C-18, An Act to promote public safety in the
transportation of dangerous goods

Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité
publique en matière de transport de marchandises
dangereuses

INCLUDING:

The Third Report to the House

Y COMPRIS:

Le troisième rapport à la Chambre

APPEARING:

Mr. Robert Bockstael, M.P.,
Parliamentary Secretary to the
Minister of Transport

COMPARAÎT:

M. Robert Bockstael, député,
secrétaire parlementaire du
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Beauchamp-Niquet (Mrs.)	Deniger
Benjamin	Ellis
Bloomfield	Fisher
Bockstael	Flis
Bossy	Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Mayer	Skelly
Mazankowski	Towers
McDermid	Turner—(20)
Reid (<i>St. Catharines</i>)	
Roy	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, July 9, 1980:

Mr. Fisher replaced Mr. Campbell (*LaSalle*).

On Thursday, July 10, 1980:

Mr. Deniger replaced Mr. Mackasey;

Mr. Flis replaced Mr. Harquail;

Mr. Bossy replaced Mr. Penner;

Mr. Roy replaced Mr. Malépart.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 9 juillet 1980:

M. Fisher remplace M. Campbell (*LaSalle*).

Le jeudi 10 juillet 1980:

M. Deniger remplace M. Mackasey;

M. Flis remplace M. Harquail;

M. Bossy remplace M. Penner;

M. Roy remplace M. Malépart.

REPORT TO THE HOUSE

Friday, July 11, 1980

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

THIRD REPORT

In accordance with its Order of Reference of Friday, May 2, 1980, your Committee has considered Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

In the French version only, strike out lines 10 to 12 inclusive, on page 1, and substitute the following therefor:

«conteneur» Contenant—même monté sur châssis—assez résistant pour permettre un usage répété et destiné au transport, sans”

In the French version only, strike out lines 19 to 22 inclusive, on page 1, and substitute the following therefor:

“reuses au cours de leur manutention ou de leur transport, ou qui font l’objet d’une demande de transport et en donnant la désignation ou fournissant des précisions à leur sujet.”

Strike out lines 24 to 26 inclusive, on page 1, and substitute the following therefor:

“ous goods in or from any containers, packaging or means of transport or at any facility for the purposes of, in the course of or following transportation and”

In the French version only, strike out lines 5 to 13 inclusive, on page 2, and substitute the following therefor:

“indication de danger» Toute information destinée à signaler les risques présentés par des marchandises dangereuses, ou la conformité aux normes de sécurité, quels que soient sa forme et son support, à placer en évidence sur ces marchandises et les conteneurs, emballages et moyens de transport utilisés pendant leur manutention ou leur transport ou à l’occasion d’une demande de transport les concernant.”

Strike out line 15, on page 2, and substitute the following therefor:

“er or means of transport;”

Strike out lines 22 and 23, on page 2, and substitute the following therefor:

“ous goods or containers, packaging, means of transport or facilities used in the handling,”

Strike out lines 26 to 28 inclusive, on page 2, and substitute the following therefor:

““safety requirements” means requirements for the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods, for the reporting of those activities, for the training of persons engaged in those activities and for the inspection of those activities;”

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 11 juillet 1980

Le Comité permanent des transports a l’honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 2 mai 1980, votre Comité a étudié le Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, et a convenu d’en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 2

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 10 à 12 inclusivement, à la page 1, et les remplacer par ce qui suit:

«conteneur» Contenant—même monté sur châssis—assez résistant pour permettre un usage répété et destiné au transport, sans»

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 19 à 22 inclusivement, à la page 1, et les remplacer par ce qui suit:

«reuses au cours de leur manutention ou de leur transport, ou qui font l’objet d’une demande de transport et en donnant la désignation ou fournissant des précisions à leur sujet.»

Retrancher les lignes 16 à 20 inclusivement, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«manutention» Toute opération, indépendamment des installations où elle a lieu, de chargement, de déchargement, ou de conteneurisation ou d’emballage de marchandises dangereuses effectuée en vue de leur transport, au cours de celui-ci ou par après. Les opérations»

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 5 à 13, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«indication de danger» Toute information destinée à signaler les risques présentés par des marchandises dangereuses, ou la conformité aux normes de sécurité, quels que soient sa forme et son support, à placer en évidence sur ces marchandises et les conteneurs, emballages et moyens de transport utilisés pendant leur manutention ou leur transport ou à l’occasion d’une demande de transport les concernant.»

Retrancher la ligne 3, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«définition exclut les moyens de transport et les»

Retrancher la ligne 10, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«neurs, emballages et moyens de transport, ainsi que sur les installations utilisées à leur égard.»

Retrancher les lignes 42 à 44 inclusivement, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«règles de sécurité» Règles régissant la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses, l’établissement de rapports à cet égard, la formation des personnes qui se livrent à ces activités et l’inspection de ces activités.»

Strike out lines 30 to 32 inclusive, on page 2, and substitute the following therefor:

“ing the design, construction, equipping, functioning or performance of containers, packaging, means of transport or facilities used in the handling.”

In the French version only, strike out lines 39 to 41 inclusive, on page 2, and substitute the following therefor:

“moyens de transport utilisés en vue de la manutention ou du transport des marchandises dangereuses, ou à l'occasion d'une demande de ce transport.”

Clause 3

Strike out line 22, on page 3, and substitute the following therefor:

“(4) This Act does not apply to any handling, offering for transport or trans-”

Strike out lines 27 to 30 inclusive, on page 3, and substitute the following therefor:

“(5) Subject to section 28, this Act does not apply to any handling, offering for transport or transporting of dangerous goods in bulk in vessels within the meaning of the *Canada Shipping Act*.”

Clause 4

Strike out lines 40 and 41, on page 3, and substitute the following therefor:

“(a) all applicable prescribed safety requirements are complied with; and”

In the French version only, strike out line 43, on page 3, and substitute the following therefor:

“reuses sont interdits sauf respect des conditions”

Strike out lines 2 to 7 inclusive, on page 4, and substitute the following therefor:

“applicable prescribed safety marks.”

Clause 6

Strike out line 24, on page 4, and substitute the following therefor:

“direction under section 28 of”

Clause 7

Strike out line 24, on page 5, and substitute the following therefor:

“shall establish a procedure for”

Clause 8

Strike out lines 36 to 38 inclusive, on page 5, and substitute the following therefor:

“this Act if he establishes that he took all reasonable measures to comply with this Act”

Retrancher les lignes 37 et 38, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«caractéristiques, la réalisation, l'équipement et l'utilisation des conteneurs, des emballages, des installations et des»

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 39 à 41 inclusivement, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«moyens de transport utilisés en vue de la manutention ou du transport des marchandises dangereuses, ou à l'occasion d'une demande de ce transport.»

Article 3

Retrancher les lignes 23 et 24, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit:

«(4) La présente loi ne s'applique pas aux demandes de transport ni aux opérations de manutention ou de transport d'hydrocarbures par»

Retrancher les lignes 29 à 33 inclusivement, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit:

«(5) Sous réserve de l'article 28, la présente loi ne s'applique pas aux demandes de transport ni aux opérations de manutention ou de transport de marchandises dangereuses en vrac par bâtiment au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.»

Article 4

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 40 et 41, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit:

«(a) all applicable prescribed safety requirements are complied with; and»

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 43, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«reuses sont interdits sauf respect des conditions.»

Retrancher les lignes 5 à 11 inclusivement, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit:

«mentaires applicables.»

Article 6

Retrancher les lignes 27 et 28, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit:

«reçu notification réglementaire, à un ordre donné en vertu de»

Article 7

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 24, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«prévenu de plaider cou-»

Article 8

Retrancher les lignes 33 et 34, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

«prévue à la présente loi celui qui établit qu'il a pris toutes les»

Clause 10

Strike out line 16, on page 6, and substitute the following therefor:

“and that he took all reasonable measures to”

Clause 11

Strike out lines 18 to 22 inclusive, on page 6, and substitute the following therefor:

“11. Any officer, director or agent of the corporation who directed, authorized, assented to, acquiesced in or participated in the commission of an offence is”

Clause 13

Add immediately after line 35, on page 7, the following subclauses:

“(3) Where an inspector inspects or seizes or takes a sample of anything under this Act, he shall, if the thing is sealed or closed up, provide the person in charge of it with a certificate in prescribed form evidencing such inspection, seizure or taking of a sample.

(4) A certificate provided under subsection (3) relieves the person to or for whose benefit it is provided of liability with respect to the inspection, seizure or taking of a sample evidenced by the certificate but does not otherwise exempt that person from compliance with this Act and the regulations.”

Clause 14

In the French version only, strike out lines 37 to 41 inclusive, on page 7, and lines 1 to 3 inclusive, on page 8, and substitute the following therefor:

“tention ou de transport de marchandises dangereuses, ou des demandes de ce transport, y faire procéder ou procéder à des visites et faire ouvrir ou ouvrir les conteneurs, emballages ou moyens de transport éventuellement utilisés en vue de la manutention ou du transport de ces marchandises, ou à l'occasion d'une demande de ce transport”

Strike out line 38, on page 7, and substitute the following therefor:

“inspector may, at any time, enter”

In the French version only, strike out line 17, on page 8, and substitute the following therefor:

“règlements ou au contrôle de cette application.”

In the French version only, strike out lines 20 to 26 inclusive, on page 8, and substitute the following therefor:

“de manutention ou de transport des marchandises dangereuses, ou des demandes de ce transport, s'effectuent dans des conditions qui contreviennent aux règlements applicables en matière d'indications de danger, de règles et normes de sécurité et de documents d'expédition, fait prendre ou prend, dans la”

In the English version only, strike out line 23, on page 8, and substitute the following therefor:

“safety marks, safety requirements, safety”

Article 10

Retrancher la ligne 14, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit:

«avait pris toutes les précautions raisonnables pour»

Article 11

Retrancher les lignes 16 à 18 inclusivement, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit:

«11. Les dirigeants, administrateurs ou mandataires d'une société qui ont ordonné ou autorisé la perpétration d'une infraction ou qui y ont consenti ou participé sont parties à l'infraction»

Article 13

Ajouter immédiatement après la ligne 29, à la page 7, les paragraphes suivants:

«(3) Lorsqu'un inspecteur procède à une visite, une saisie ou à la prise d'un échantillon en vertu de la présente loi, il doit si l'objet est scellé ou fermé, remettre au responsable une attestation réglementaire de la visite, de la saisie ou de la prise d'échantillon.

(4) L'attestation prévue au paragraphe (3) libère la personne à qui ou en faveur de qui elle est remise de toute responsabilité découlant de la visite, de la saisie ou de la prise d'échantillon mentionnée à l'attestation mais ne l'exempte pas des dispositions de la présente loi et de ses règlements.»

Article 14

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 37 à 41 inclusivement, à la page 7 et les lignes 1 à 3 inclusivement, à la page 8, et les remplacer par ce qui suit:

«tention ou de transport de marchandises dangereuses, ou des demandes de ce transport, y faire procéder ou procéder à des visites et faire ouvrir ou ouvrir les conteneurs, emballages ou moyens de transport éventuellement utilisés en vue de la manutention ou du transport de ces marchandises, ou à l'occasion d'une demande de ce transport»

Retrancher les lignes 32 et 33, à la page 7, et les remplacer par ce qui suit:

«ments, pour des motifs rai-»

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 17, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit:

«règlements ou au contrôle de cette application.»

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 20 à 26 inclusivement, à la page 8, et les remplacer par ce qui suit:

«de manutention, ou de transport des marchandises dangereuses, ou des demandes de ce transport, s'effectuent dans des conditions qui contreviennent aux règlements applicables en matière d'indications de danger, de règles et normes de sécurité et de documents d'expédition, fait prendre ou prend, dans la»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 23, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit:

«safety marks, safety requirements, safety»

In the English version only, strike out line 2, on page 9, and substitute the following therefor:

“request of the”

Clause 15

Strike out lines 43 to 46 inclusive, on page 9, and substitute the following therefor:

“cable to protect persons and property.”

Strike out lines 17 and 18, on page 10, and substitute the following therefor:

“(b) after the danger to life, health, property or the environment has, in the opinion of an inspect-”

Clause 16

In the French version only, strike out lines 30 and 31, on page 12, and substitute the following therefor:

“de détenteurs de privilège—à l'exclusion des détenteurs d'un privilège maritime ou”

In the French version only, strike out lines 34 and 35, on page 12, and substitute the following therefor:

“des débiteurs hypothécaires ou des débiteurs ayant consenti le privilège.”

Clause 17

In the French version only, strike out lines 21 to 23 inclusive, on page 13, and substitute the following therefor:

“sent immédiatement peut les faire prendre par toute personne qu'il estime qualifiée ou le prendre lui-même.”

Strike out line 33, on page 13, and substitute the following therefor:

“access to any place or property and”

Clause 18

Strike out line 4, on page 14, and substitute the following therefor:

“pursuant to subsections 14(3) or 15(2) or section 17”

Strike out lines 16 to 22 inclusive, on page 14, and substitute the following therefor:

“this section, a defendant engaged in any activity to which this Act applies is deemed to have been at fault or negligent unless he establishes, on a balance of probabilities, that he and any others for whom he is by law responsible took all reasonable measures to comply with this”

Strike out line 5, on page 15, and substitute the following therefor:

“occurred or became evident.”

Clause 19

In the French version only, strike out lines 26 to 30 inclusive, on page 15, and substitute the following therefor:

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 2, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit:

«request of the»

Article 15

Retrancher les lignes 37 à 41 inclusivement, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit:

«f) prendre toute autre mesure possible pour assurer la protection des personnes et des biens.»

Retrancher la ligne 19, à la page 10, et la remplacer par ce qui suit:

«dommages corporels ou matériels ou à l'environnement;»

Article 16

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 30 et 31, à la page 12, et les remplacer par ce qui suit:

«de détenteurs de privilège—à l'exclusion des détenteurs d'un privilège maritime ou»

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 34 et 35, à la page 12, et les remplacer par ce qui suit:

«des débiteurs hypothécaires ou des débiteurs ayant consenti le privilège.»

Article 17

Dans la version française seulement retrancher les lignes 21 à 23 inclusivement, à la page 13, et les remplacer par ce qui suit:

«sent immédiatement, peut les faire prendre par toute personne qu'il estime qualifiée ou les prendre lui-même.»

Retrancher la ligne 26, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«graphes (2) et (3) ont accès en tout lieu et pau-»

Article 18

Retrancher la ligne 6, à la page 14, et la remplacer par ce qui suit:

«paragraphes 14(3) ou 15(2) ou l'article 17 auprès de»

Retrancher les lignes 17 à 24 inclusivement, à la page 14, et les remplacer par ce qui suit:

«(2) Le défendeur qui se livre à une activité régie par la présente loi est présumé, lors des procédures intentées en vertu du présent article, coupable de faute ou de négligence, sauf s'il établit toute probabilité pesée, que les personnes dont il est légalement responsable et lui-même ont pris toutes les précautions raisonnables pour assurer l'observation de la présente loi et de ses règlements.»

Retrancher la ligne 3, à la page 15, et la remplacer par ce qui suit:

«compter de la date des événements en cause ou du moment où ils deviennent évidents.»

Article 19

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 26 à 30 inclusivement, à la page 15, et les remplacer par ce qui suit:

«d'une part le nom de la personne physique résidente du Canada ou de la personne morale y ayant son principal établissement commercial ou son siège social qui accepte d'être leur mandataire, d'autre part la preuve de l'acceptation; cette personne est»

Clause 20

In the English version only, strike out line 33, on page 15, and substitute the following therefor:

«escape of dangerous goods or ionizing radiation described in paragraph 15(1)(a) in the course of»

Strike out lines 23 to 31 inclusive, on page 16, and substitute the following therefor:

“(5) A report made pursuant to subsection (4) shall be published by the Minister within thirty days after he or she has received it.”

Clause 21

Strike out lines 16 to 18 inclusive, on page 17, and substitute the following therefor:

“circumstances, at such places, premises or facilities, for such purposes or in such containers, packaging or means of transport as are specified in the regula-”

In the French version only, strike out line 19, on page 17, and substitute the following therefor:

“f) de préciser la façon de déterminer les”

In the English version only, strike out lines 37 and 38, on page 17, and substitute the following therefor:

“(k) prescribing safety marks, safety requirements and safety standards of general or”

Strike out line 49, on page 17, and lines 1 to 3 inclusive, on page 18, and substitute the following therefor:

“examination of inspectors, prescribing the forms of the certificates referred to in subsection 13(2) and (3), prescribing the manner in which inspectors shall carry out their duties and functions under this Act;”

Clause 22

Strike out line 29, on page 18, and substitute the following therefor:

“Council proposes to make under section 21”

Clause 23

Strike out lines 1 to 3 inclusive, on page 19, and substitute the following therefor:

“for the proper enforcement of this Act.”

Strike out lines 11 to 15 inclusive, on page 19, and renumber subclauses (4) to (7), on pages 19 and 20 as subclauses (3) to (6), respectively.

Replace the reference to “subsection (5)” in line 16, on page 19, by a reference to “subsection (4)”.

«d'une part le nom de la personne physique résidente du Canada ou de la personne morale y ayant son principal établissement commercial ou son siège social qui accepte d'être leur mandataire, d'autre part la preuve de l'acceptation; cette personne est»

Article 20

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 38, à la page 15, et la remplacer par ce qui suit:

«escape of dangerous goods or ionizing radiation described in paragraph 15(1)(a) in the course of»

Retrancher les lignes 19 à 26 inclusivement, à la page 16, et les remplacer par ce qui suit:

«(5) Le Ministre publie le rapport dans les trente jours suivant sa réception.»

Article 21

Retrancher les lignes 9 à 18 inclusivement, à la page 17, et les remplacer par ce qui suit:

«e) d'exclure de l'application de la présente loi et de ses règlements ou de certaines de leurs dispositions la manutention, la demande de transport ou le transport de marchandises dangereuses et de déterminer à cette fin des critères relatifs à la quantité et à la concentration des marchandises, aux circonstances, aux lieux, locaux, aux objectifs, aux emballages, aux conteneurs ou aux moyens de transport;»

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 19, à la page 17, et la remplacer par ce qui suit:

«f) de préciser la façon de déterminer les»

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 37 et 38, à la page 17, et les remplacer par ce qui suit:

«k) prescribing safety marks, safety requirements and safety standards of general or»

Retrancher les lignes 1 et 2, à la page 18, et les remplacer par ce qui suit:

«les inspecteurs, de déterminer les formulaires à utiliser lors de la délivrance des certificats prévus au paragraphe 13(2) et des attestations prévues au paragraphe 13(3), de prévoir la façon dont les inspecteurs doivent exécuter les fonctions que leur confère la présente loi;»

Article 22

Retrancher les lignes 29 à 31 inclusivement, à la page 18, et les remplacer par ce qui suit:

«les projets des règlements que le gouverneur en conseil se propose de prendre en vertu de l'article 21 sont publiés dans la Gazette du»

Article 23

Retrancher les lignes 40 à 42 inclusivement, à la page 18, et les remplacer par ce qui suit:

«23. (1) Pour l'application de la présente loi, le Ministre»

Retrancher les lignes 9 à 12 inclusivement, à la page 19, et renuméroter les paragraphes (4) à (7), aux pages 19 et 20, paragraphes (3) à (6) respectivement.

Remplacer le renvoi au paragraphe (5), à la ligne 13 à la page 19, par un renvoi au paragraphe (4).

Replace the reference to "subsection (4)" in line 30, on page 19, by a reference to "subsection (3)".

Clause 26

Strike out lines 44 to 46 inclusive, on page 20, and lines 1 to 6 inclusive, on page 21, and substitute the following therefor:

"cooperation with any government, agency, body or person, whether Canadian or otherwise, programs of technical research and"

In the English version only, strike out line 9, on page 21, and substitute the following therefor:

"requirements, safety standards and regula-"

Clause 29

In the English version only, strike out line 12, on page 22, and substitute the following therefor:

"requirements and safety standards or on any"

Clause 30

In the French version only, strike out line 26, on page 22, and substitute the following therefor:

"précédente et sur le contrôle de cette application."

Clause 31

Strike out lines 31 to 37 inclusive, on page 22, and substitute the following therefor:

"between the regulations made pursuant to this Act and any orders, rules or regulations made pursuant to any other Act of Parliament, the regulations made pursuant to this Act"

Clause 32

In the French version only, strike out lines 11 and 12, on page 23, and substitute the following therefor:

"peut, par proclamation, prévoir que la"

Strike out line 22, on page 23, and substitute the following therefor:

"a province pursuant to subsection (2) may be"

In the French version only, strike out line 41, on page 23, and substitute the following therefor:

"phe (2)."

SCHEDULE

Strike out Class 9, on page 24, and substitute the following therefor:

"Class 9—Miscellaneous products, substances or organisms considered by the Governor in Council to be dangerous to life, health, property or the environment when handled, offered for transport or transported and prescribed to be included in this class"

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-18, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

Remplacer le renvoi au paragraphe (4), à la ligne 24, à la page 19, par un renvoi au paragraphe (3).

Article 26

Retrancher la ligne 37, à la page 20, et la remplacer par ce qui suit:

«tous gouvernements, organismes ou personnes intéressés, canadiens ou non,»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 9, à la page 21, et la remplacer par ce qui suit:

«requirements, safety standards and regula-»

Article 29

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 12, à la page 22, et la remplacer par ce qui suit:

«requirements and safety standards or on any»

Article 30

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 26, à la page 22, et la remplacer par ce qui suit:

«précédente et sur le contrôle de cette application.»

Article 31

Retrancher les lignes 27 à 33 inclusivement, à la page 22, et les remplacer par ce qui suit:

«31. Les dispositions des règlements d'application de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles des textes d'application de toute autre loi du Parlement.»

Article 32

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 11 et 12, à la page 23, et les remplacer par ce qui suit:

«peut, par proclamation, prévoir que la»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 22, à la page 23, et la remplacer par ce qui suit:

«a province pursuant to subsection (2) may be»

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 41, à la page 23, et la remplacer par ce qui suit:

«phe (2).»

ANNEXE

Retrancher la Classe 9, à la page 24, et la remplacer par ce qui suit:

«Classe 9—Produits, matières ou organismes dont la manutention, la demande de transport ou le transport présentent, de l'avis du gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou des menaces pour l'environnement et qui sont inclus par règlement dans la présente classe»

Votre Comité a ordonné la réimpression du Bill C-18, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues No. 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, and 12*) is tabled.

Respectfully submitted,

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicules nos 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

Maurice A. Dionne

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 10, 1980

(18)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Maltais, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Ellis, Fisher, Flis, Forrestall, Maltais, Mayer, Mazankowski, McDermid, Roy, Skelly and Turner.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination and Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transport of Dangerous Goods. Mr. Bernie Shaffer, Legislative Counsel, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

On Clause 15

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

[Translation]

On motion of Mr. Deniger, it was agreed,—That Clause 15 be amended by striking out lines 43 to 46 on page 9 and substituting the following therefor:

“cable to protect persons and property.”

[Text]

On motion of Mr. Benjamin, it was agreed,—That Clause 15 be amended by striking out lines 17 and 18 on page 10 and substituting the following therefor:

“(b) after the danger to life, health, property or the environment has, in the opinion of an inspector—”

And the question being put on Clause 15, as amended, it was carried.

On Clause 16

[Translation]

On motion of Mr. Deniger, it was agreed,—That the French version of Clause 16 be amended

(a) by striking out lines 30 and 31, on page 12, and substituting the following therefor:

“de détenteurs de privilège—à l'exclusion des détenteurs d'un privilège maritime ou”

(b) by striking out lines 34 and 35, on page 12, and substituting the following therefor:

“des débiteurs hypothécaires ou des débiteurs ayant consenti le privilège.”

[Text]

And the question being put on Clause 16, as amended, it was carried.

On Clause 17

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 10 JUILLET 1980

(18)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 45, sous la présidence de M. Maltais (président).

Membres du comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Ellis, Fisher, Flis, Forrestall, Maltais, Mayer, Mazankowski, McDermid, Roy, Skelly et Turner.

Comparait: M. Robert Bockstael, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Jean Charron, sous-ministre adjoint, Coordination et M. T. Duncan Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses. M. Bernie Shaffer, conseiller juridique, ministère de la Justice.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport de marchandises dangereuses.

Article 15

Le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

[Texte]

Sur motion de M. Deniger, il est convenu,—Que l'article 15 soit modifié en remplaçant les lignes 37 à 41, page 9, par ce qui suit:

«f) prendre toute autre mesure possible pour assurer la protection des personnes et des biens.»

[Traduction]

Sur motion de M. Benjamin, il est convenu,—Que l'article 15 soit modifié en remplaçant la ligne 19, page 10, par ce qui suit:

«dommages corporels ou matériels ou à l'environnement;»

L'article 15 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 16

[Texte]

Sur motion de M. Deniger, il est convenu,—Que la version française de l'article 16 soit modifiée

a) en remplaçant les lignes 30 et 31, page 12, par ce qui suit:

«de détenteurs de privilèges—à l'exclusion des détenteurs d'un privilège maritime ou»

b) en remplaçant les lignes 34 et 35, page 12, par ce qui suit:

«des débiteurs hypothécaires ou des débiteurs ayant consenti le privilège.»

[Traduction]

L'article 16 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 17

Mr. Forrestall moved,—That Clause 17 be amended by adding a new subsection (2)

“The duty to report does not apply if the discharge, emission or escape occurs within a manufacturing or storage facility unless the dangerous goods are in or on a means of transport for shipment beyond the manufacturing or storage facility”

and renumbering the present subsections (2), (3), (4) and (5).

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, negatived; YEAS: 5; NAYS: 9.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 17 be amended by striking out line 23 on page 13 and substituting the following therefor:

“sion or escape and shall, as soon as possible in the circumstances, restore the natural environment as nearly as practicable to its previous conditions.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, negatived; YEAS: 2; NAYS: 7.

[Translation]

On motion of Mr. Deniger, it was agreed,—That the French version of Clause 17 be amended by striking out lines 21 to 23 on page 13 and substituting the following therefor:

“sent immédiatement, peut les faire prendre par toute personne qu’il estime qualifiée ou les prendre lui-même.”

On motion of Mr. Deniger, it was agreed,—That Clause 17 be amended by striking out line 38 on page 13 and substituting the following therefor:

“access to any place or property and”

[Text]

And the question being put on Clause 17, as amended, it was carried.

On Clause 18

Mr. Benjamin moved,—That Clause 18 be amended by adding immediately after line 14 on page 14 a new subsection (2)

“Any person requested to take measures pursuant to subsection 17(3) may recover the costs and expenses of and incidental to the taking of such measures jointly and severally from any persons who caused or contributed to the causation of a discharge, emission or escape referred to in subsection 17(1)”.

and renumbering the subsections accordingly.

[Translation]

DECISION BY MR. CHAIRMAN

The Chairman ruled the amendment out of order on the grounds that it imposes a charge upon the Public Treasury and also infringes the principle of the Bill as approved by the House at Second Reading Stage.

M. Forrestall propose,—Que l'article 17 soit modifié en ajoutant le nouveau paragraphe (2) suivant:

«L'obligation de faire rapport ne s'applique pas si les émissions, fuites ou pertes se produisent à l'intérieur d'une installation de fabrication ou d'entrepôt, à moins que les marchandises dangereuses se trouvent dans ou sur un moyen de transport pour être expédiées à l'extérieur de ladite installation»

et en renumérotant en conséquence les paragraphes (2), (3), (4) et (5).

Après débat, l'amendement, mis aux voix à main levée, est rejeté par 9 voix contre 5.

M. Benjamin propose,—Que l'article 17 soit modifié en remplaçant la ligne 16, page 13, par ce qui suit:

«veut et devront, dans les meilleurs délais compte tenu des circonstances, restaurer l'environnement naturel autant que possible à son état antérieur.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix à main levée, est rejeté par 7 voix contre 2.

[Texte]

Sur motion de M. Deniger, il est convenu,—Que la version française de l'article 17 soit modifiée en remplaçant les lignes 21 à 23, page 13, par ce qui suit:

«sent immédiatement, peut les faire prendre par toute personne qu'il estime qualifiée ou les prendre lui-même.»

Sur motion de M. Deniger, il est convenu,—Que l'article 17 soit modifié en remplaçant la ligne 26, page 13, par ce qui suit:

«graphes (2) et (3) ont accès en tout lieu et peu-»

[Traduction]

L'article modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 18

M. Benjamin propose,—Que l'article 18 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 16, page 14, le nouveau paragraphe (2) suivant:

«Toute personne tenue de prendre des mesures conformément au paragraphe 17(3) peut se faire rembourser les coûts et dépenses attribuables à la prise de telles mesures, conjointement ou individuellement par toute personne qui a provoqué ou qui a aidé à provoquer un déversement, des émissions ou une fuite mentionnés au paragraphe 17(1)».

et en renumérotant en conséquence les autres paragraphes.

[Texte]

DÉCISION DU PRÉSIDENT

Le président déclare l'amendement irrecevable parce qu'il impose une charge au Trésor public et enfreint le principe du bill tel qu'il a été approuvé par la Chambre en deuxième lecture.

[Text]

On motion of Mr. Skelly, it was agreed,—That Clause 18 be amended by striking out line 4 on page 14 and substituting the following therefor:

“pursuant to subsections 14(3) or 15(2) or section 17”

On motion of Mr. Fisher, it was agreed,—That Clause 18 be amended by striking out lines 16 to 22 on page 14 and substituting the following therefor:

“this section, a defendant engaged in any activity to which this Act applies is deemed to have been at fault or negligent unless he establishes, on a balance of probabilities, that he and any others for whom he is by law responsible took all reasonable measures to comply with this”

Mr. Benjamin moved,—That Clause 18 be amended by striking out lines 4 and 5 on page 15 and substituting the following therefor:

“which the proceedings are brought or became evident if that is a later date”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Benjamin withdrew his amendment.

On motion of Mr. Benjamin, it was agreed,—That Clause 18 be amended, by striking out line 5 on page 15 and substituting the following therefor:

“occured or became evident”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands agreed to in the affirmative: YEAS: 8; NAYS: 1.

And the question being put on Clause 18, as amended, it was carried.

On Clause 19

Mr. Benjamin moved,—That Clause 19 be amended by striking out line 14 on page 15 and substituting the following therefor:

“19. (1) The Minister shall require any”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: YEAS: 2; NAYS: 9.

[Translation]

On motion of Mr. Deniger, it was agreed,—That the French version of Clause 19 be amended by striking out lines 26 to 30 on page 15 and substituting the following therefor:

“d’une part le nom de la personne physique résidente du Canada ou de la personne morale y ayant son principal établissement commercial ou son siège social qui accepte d’être leur mandataire, d’autre part la preuve de l’acceptation; cette personne est”

[Text]

And the question being put on Clause 19, as amended, it was carried.

On Clause 20

[Traduction]

Sur motion de M. Skelly, il est convenu,—Que l’article 18 soit modifié en remplaçant la ligne 6, page 14, par ce qui suit:

«paragraphe 14(3) ou 15(2) ou l’article 17 auprès de»

Sur motion de M. Fisher, il est convenu,—Que l’article 18 soit modifié en remplaçant les lignes 17 à 24 page 14, par ce qui suit:

«(2) Le défendeur qui se livre à une activité régie par la présente loi est présumé, lors des procédures intentées en vertu du présent article, coupable de faute ou de négligence, sauf s’il établit, toute probabilité pesée, que les personnes dont il est légalement responsable et lui-même ont pris toutes les précautions raisonnables pour assurer l’observation de la présente loi et de ses règlements.»

M. Benjamin propose,—Que l’article 18 soit modifié en remplaçant la ligne 3, page 15, par ce qui suit:

«compter de la date des événements en cause ou du moment où ils deviennent évidents s’il s’agit d’une date ultérieure.»

Après débat et du consentement unanime, M. Benjamin retire son amendement.

Sur motion de M. Benjamin, il est convenu,—Que l’article 18 soit modifié en remplaçant la ligne 3, page 15 par ce qui suit:

«compter de la date des événements en cause ou du moment où ils deviennent évidents.»

Après débat, l’amendement mis aux voix à main levée est adopté par 8 voix contre 1.

L’article 18 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 19

M. Benjamin propose,—Que l’article 19 soit modifié en remplaçant la ligne 10, page 15, par ce qui suit:

«19. (1) Le ministre doit exiger des per-»

Après débat, l’amendement, mis aux voix à main levée, est rejeté par 9 voix contre 2.

[Texte]

Sur motion de M. Deniger, il est convenu,—Que la version française de l’article 19 soit modifié en remplaçant les lignes 26 à 30, page 15, par ce qui suit:

«d’une part le nom de la personne physique résidente du Canada ou de la personne morale y ayant son principal établissement commercial ou son siège social qui accepte d’être leur mandataire, d’autre part la preuve de l’acceptation; cette personne est»

[Traduction]

L’article 19 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 20

On motion of Mr. Fisher, it was agreed,—That the English version of Clause 20 be amended by striking out line 38 on page 15 and substituting the following therefor:

“escape of dangerous goods or ionizing radiation described in paragraph 15(1)(a) in the course of”

Mr. Benjamin moved,—That Clause 20 be amended by striking out lines 41 and 42 on page 15 and substituting the following therefor:

“health or safety of the public or damage or danger to property or the environment, the Minister may direct a public inquiry”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, negatived: YEAS: 2; NAYS: 6.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 20 be amended by striking out lines 23 to 31 on page 16 and substituting the following therefor:

“(5) A report made pursuant to subsection (4) shall be published by the Minister within thirty days after he or she has received it.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, agreed to in the affirmative: YEAS: 6; NAYS: 2.

And the question being put on Clause 20, as amended, it was carried.

On Clause 21

On motion of Mr. Turner, it was agreed,—That Clause 21 be amended by striking out lines 16 to 18 on page 17 and substituting the following therefor:

“circumstances, at such places, premises or facilities, for such purposes or in such containers, packaging or means of transport as are specified in the regula-”

[Translation]

On motion of Mr. Deniger, it was agreed,—That the French version of Clause 21 be amended by striking out line 19 on page 17 and substituting the following therefor:

“f) de préciser la façon de déterminer les”

On motion of Mr. Turner, it was agreed,—That the English version of Clause 21 be amended by striking out lines 37 and 38 on page 17 and substituting the following therefor:

“(k) prescribing safety marks, safety requirements and safety standards of general or”

On motion of Mr. Turner it was agreed,—That Clause 21 be amended by striking out lines 1 to 3 on page 18 and substituting the following therefor:

“examination of inspectors, prescribing the forms of the certificates referred to in subsections 13(2) and (3), prescribing the manner in which inspectors shall carry out their duties and functions under this Act;”

And the question being put on Clause 21, as amended, it was carried.

Sur motion de M. Fisher, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 20 soit modifiée en remplaçant la ligne 38, page 15, par ce qui suit:

“escape of dangerous goods or ionizing radiation described in paragraph 15(1)(a) in the course of”

M. Benjamin propose,—Que l'article 20 soit modifié en remplaçant la ligne 41, page 15, par ce qui suit:

«risque de dommages corporels ou matériels ou à l'environnement.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix à main levée, est rejeté par 6 voix contre 2.

M. Benjamin propose,—Que l'article 20 soit modifié en remplaçant les lignes 19 à 26, page 16, par ce qui suit:

«(5) Le ministre publie le rapport dans les 30 jours suivant sa réception.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix à main levée, est adopté par 6 voix contre 2.

L'article 20 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 21

Sur motion de M. Turner, il est convenu,—Que l'article 21 soit modifié en remplaçant les lignes 9 à 18, page 17, par ce qui suit:

«1) d'exclure de l'application de la présente loi et de ses règlements ou de certaines de leurs dispositions la manutention, la demande de transport ou le transport de marchandises dangereuses et de déterminer à cette fin des critères relatifs à la quantité et à la concentration des marchandises, aux circonstances, aux lieux, aux locaux, aux objectifs, aux emballages, aux conteneurs et aux moyens de transport;»

[Texte]

Sur motion de M. Deniger, il est convenu,—Que la version française de l'article 21 soit modifiée en remplaçant la ligne 19, page 17, par ce qui suit:

«f) de préciser la façon de déterminer les»

Sur motion de M. Turner, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 21 soit modifiée en remplaçant les lignes 37 et 38, page 17, par ce qui suit:

«(k) prescribing safety marks, safety requirements and safety standards of general or»

Sur motion de M. Turner, il est convenu,—Que l'article 21 soit modifié en remplaçant les lignes 1 et 2, page 18, par ce qui suit:

«les inspecteurs, de déterminer les formulaires à utiliser lors de la délivrance des certificats prévus au paragraphe 13(2) et des attestations prévues au paragraphe 13(3), de prévoir la façon dont les inspecteurs doivent exécuter les fonctions que leur confère la présente loi;»

L'article 21 modifié, mis aux voix, est adopté.

On Clause 22

Mr. Benjamin proposed to move,—That Clause 22 be amended by striking out lines 27 to 39 on page 18 and substituting the following therefor:

“22. (1) Subject to subsection (2), a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under section 20 shall be published in the *Canada Gazette* and circulated to all municipalities having a population over 25,000 and provinces and a reasonable opportunity shall be afforded to concerned and interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.

(2) No proposed regulation need be published more than once under subsection (1) whether or not it is altered or amended after such publication as a result of representations made by concerned and interested persons as provided in that subsection.

(3) Where a provincial Government, municipality, or 10 individuals request a public hearing in regard to the adequacy of an existing regulation, the Minister shall appoint a person or persons to hold a public hearing in regard to the adequacy of an existing regulation.”

DECISION BY MR. CHAIRMAN

The Chairman ruled the proposed amendment out of order according to citation 773(7), *Beauchesnes Parliamentary Rules and Forms*, Fifth Edition, 1978:

“(7) An amendment is out of order if it imposes a charge upon the Public Treasury, if it extends the objects and purposes, or relaxes the conditions and qualifications as expressed in the Royal Recommendation. Journals June 17, 1969, page 1172.

On motion of Mr. Turner, it was agreed,—That Clause 22 be amended by striking out line 29 on page 18 and substituting the following therefor:

“Council proposes to make under section 21”

And the question being put on Clause 22, as amended, it was carried.

On Clause 23

On motion of Mr. Benjamin, it was agreed,— That Clause 23 be amended by striking out lines 1 to 3 on page 19 and substituting the following therefor:

“for the proper enforcement of this Act”

On motion of Mr. Turner, it was agreed,— That Clause 23 be amended:

(a) by striking out lines 11 to 15 on page 19 and renumbering subclauses (4) to (7) on pages 19 and 20 as subclauses (3) to (6), respectively;

(b) by replacing the reference to “subsection (5)” in line 16 on page 19 by a reference to “subsection (4)”; and

(c) by replacing the reference to “subsection (4)” in line 30 on page 19 by a reference to “subsection (3).”

Mr. Forrestall moved,—That Clause 23 be amended by striking out in lines 42 and 43 on page 19 the following word:

“knowingly”

Article 22

M. Benjamin propose,—Que l'article 22 soit modifié en remplaçant les lignes 28 à 38, page 18, par ce qui suit:

«22. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les projets de règlement que le gouverneur en conseil se propose de prendre en vertu de l'article 20 sont publiés dans la *Gazette du Canada* et distribués à toutes les municipalités de plus de 25,000 habitants et aux provinces, et tout intéressé doit avoir la possibilité de présenter au Ministre ses observations à leur sujet.

(2) Un projet de règlement déjà publié conformément au paragraphe (1) n'a pas à l'être de nouveau, qu'il ait été modifié ou non à la suite des observations présentées en vertu de ce paragraphe.

(3) Lorsqu'un gouvernement provincial, une municipalité ou 10 personnes demandent une audience publique relativement au bien-fondé du règlement existant, le Ministre nommera une ou des personnes pour qu'elles tiennent une telle audience à ce sujet.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

Le président juge l'amendement irrecevable en vertu du commentaire 773(7) de la 5^e édition, 1978, de la *Jurisprudence parlementaire* de Beauchesne, dont la teneur suit:

«(7) S'il impose une charge au Trésor ou s'il n'est pas conforme à la Recommandation royale dans la mesure où il en étendrait l'objet ou la portée ou rendrait moins rigoureuses les réserves et les conditions qu'elle prescrit (Journaux du 17 juin 1969, p. 1172).

Sur motion de M. Turner, il est convenu,—Que l'article 22 soit modifié en remplaçant les lignes 29 à 31, page 18, par ce qui suit:

«les projets des règlements que le Gouverneur en conseil se propose de prendre en vertu de l'article 21 sont publiés dans la *Gazette du*»

L'article 22 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 23

Sur motion de M. Benjamin, il est convenu,—Que l'article 23 soit modifié en remplaçant les lignes 40 à 42, page 18 par ce qui suit:

«23. (1) Pour l'application de la présente loi, le Ministre»

Sur motion de M. Turner, il est convenu,—Que l'article 23 soit modifié

a) en retranchant les lignes 9 à 12, page 19, et en renumérotant les paragraphes (4) à (7), pages 19 et 20, paragraphes (3) à (6) respectivement;

b) en remplaçant le renvoi au paragraphe (5) de la ligne 13, page 19, par un renvoi au paragraphe (4);

c) en remplaçant le renvoi au paragraphe (4) de la ligne 24, page 19 par un renvoi au paragraphe (3).

M. Forrestall propose,—Que l'article 23 soit modifié en retranchant aux lignes 38 et 39, page 19, le mot:

«sciemment»

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, negatived: YEAS 3; NAYS: 6.

Mr. Forrestall moved,—That Clause 23 be amended by striking out lines 4 and 5 on page 20 and substituting the following therefor:

“any such information except as provided for in this Act”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, negatived: YEAS: 3; NAYS: 6.

And the question being put on Clause 23, as amended, it was carried.

Clauses 24 and 25 carried.

[Translation]

On motion of Mr. Deniger, it was agreed,—That Clause 26 be amended by striking out lines 44 to 46 on page 20 and lines 1 to 6 on page 21 and substituting the following therefor:

“cooperation with any government, agency, body or person, whether Canadian or otherwise, programs of technical research and”

[Text]

Mr. Deniger moved,—That the English version of Clause 26 be amended by striking out line 9 on page 21 and substituting the following therefor:

“requirements, safety standards and regula-”

And the question being put on Clause 26, as amended, it was carried.

Clauses 27 and 28 carried.

On Clause 29

On motion of Mr. Turner, it was agreed,—That Clause 29 be amended by striking out line 12 on page 22 and substituting the following therefor:

“requirements and safety standards or on any”

And the question being put on Clause 29, as amended, it was carried.

[Translation]

On Clause 30

On motion of Mr. Deniger, it was agreed,—That Clause 30 be amended by striking out line 26 on page 22 and substituting the following therefor:

“précédente et sur le contrôle de cette application.”

[Text]

And the question being put on Clause 30, as amended, it was carried.

On Clause 31

On motion of Mr. Turner, it was agreed,—That Clause 31 be amended by striking out lines 31 to 37 on page 22 and substituting the following therefor:

“tween the regulations made pursuant to this Act and any orders, rules or regulations made pursuant to any other Act of Parliament, the regulations made pursuant to this Act”

Après débat, l'amendement, mis aux voix à main levée, est rejeté par 6 voix contre 3.

M. Forrestall propose,—Que la version anglaise de l'article 23 soit modifié en remplaçant les lignes 3 à 5 page 20, par ce qui suit:

“any such information except as provided for in this Act”

Après débat, l'amendement, mis aux voix à main levée, est rejeté par 6 voix contre 3.

L'article 23 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles 24 et 25 sont adoptés.

[Texte]

Sur motion de M. Deniger, il est convenu,—Que l'article 26 soit modifié en remplaçant la ligne 37, page 20, par ce qui suit:

«tous gouvernements, organismes ou personnes intéressés canadiens ou non.»

[Traduction]

M. Deniger propose,—Que la version anglaise de l'article 26 soit modifiée en remplaçant la ligne 9, page 21, par ce qui suit:

«requirements, safety standards and regula-”

L'article 26 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles 27 et 28 sont adoptés.

Article 29

Sur motion de M. Turner, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 29 soit modifiée et remplaçant la ligne 9, page 21, par ce qui suit:

«requirements and safety standards or on any”

L'article 29 modifié, mis aux voix, est adopté.

[Texte]

Article 30

Sur motion de M. Deniger, il est convenu,—Que la version française de l'article 30 soit modifiée et remplaçant la ligne 26, page 22, par ce qui suit:

«précédente et sur le contrôle de cette application.»

[Traduction]

L'article 30 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 31

Sur motion de M. Turner, il est convenu,—Que l'article 31 soit modifié en remplaçant les lignes 27 à 33, page 22, par ce qui suit:

«31. Les dispositions des règlements d'application de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles des textes d'application de toute autre loi du Parlement.»

And the question being put on Clause 31, as amended, it was carried.

[Translation]

On Clause 32

On motion of Mr. Deniger, it was agreed,—That the French version of Clause 32 be amended by striking out lines 11 and 12 on page 23 and substituting the following therefor:

“peut, par proclamation, prévoir que la”

[Text]

On motion of Mr. Turner, it was agreed,—That Clause 32 be amended by striking out line 22 on page 23 and substituting the following therefor:

“a province pursuant to subsection (2) may be”

[Translation]

On motion of Mr. Deniger, it was agreed,—That the French version of Clause 32 be amended by striking out line 41 on page 23 and substituting the following therefor:

“phe (2).”

[Text]

And the question being put on Clause 32, as amended, it was carried.

On the Schedule

Mr. Benjamin moved,—That the Schedule be amended by renumbering Class 9 as Class 10 and adding the following immediately after Class 8:

“Class 9—hazardous wastes: discarded materials or substances in solid, semi-solid, liquid or gaseous forms which due to their nature and quantity require specialized waste management techniques”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Benjamin withdrew his amendment.

On motion of Mr. Deniger, it was agreed,—That the Schedule be amended by striking out Class 9 on page 24 and substituting the following therefor:

“Class 9—Miscellaneous products, substances or organisms considered by the Governor in Council to be dangerous to life, health, property or the environment when handled, offered for transport or transported and prescribed to be included in this class”

And the Schedule, as amended, carried.

Clause 1 carried.

On the Title

Mr. Benjamin moved,—That the Title of the Bill be amended by striking out the Title and substituting the following therefor:

“An Act to promote public safety and the protection of the environment in the transportation of dangerous goods”.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, negatived: YEAS: 3; NAYS: 6.

L'article 31 modifié, mis aux voix, est adopté.

[Texte]

Article 32

Sur motion de M. Deniger, il est convenu,—Que la version française de l'article 32 soit modifiée en remplaçant les lignes 11 et 12, page 23, par ce qui suit:

«peut, par proclamation, prévoir que la»

[Traduction]

Sur motion de M. Turner, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 32 soit modifiée en remplaçant la ligne 22, page 23, par ce qui suit:

«a province pursuant to subsection (2) may be»

[Texte]

Sur motion de M. Deniger, il est convenu,—Que la version française de l'article 32 soit modifiée en remplaçant la ligne 41, page 23, par ce qui suit:

«phe (2).»

[Traduction]

L'article 32 modifié, mis aux voix, est adopté.

Annexe

M. Benjamin propose,—Que l'Annexe soit modifiée en renumérant la classe 9 en classe 10 et en ajoutant immédiatement après la classe 8 ce qui suit:

«Classe 9—produits dangereux: matières jetées ou substances à l'état solide, semi-solide, liquide ou gazeux dont la nature et la quantité requièrent des techniques spécialisées de gestion des déchets.»

Après débat et du consentement unanime, M. Benjamin retire son amendement.

Sur motion de M. Deniger, il est convenu,—Que l'Annexe soit modifiée en remplaçant la classe 9 par ce qui suit:

«Classe 9—Produits, matières ou organismes dont la manipulation, la demande de transport ou le transport présentent, de l'avis du gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou des menaces pour l'environnement et qui sont inclus par règlement dans la présente classe.»

L'Annexe modifiée est adoptée.

L'article 1 est adopté.

Le titre

M. Benjamin propose,—Que le titre du bill soit modifié, en remplaçant le titre actuel par ce qui suit:

«Loi visant à accroître la sécurité publique et à protéger l'environnement en matière de transport des marchandises dangereuses».

Après débat, l'amendement, mis aux voix à main levée, est rejeté par 6 voix contre 3.

[Translation]

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

Ordered,—That the Chairman report Bill C-18, with amendments, to the House.

On motion of Mr. Deniger, it was ordered,—That Bill C-18 be reprinted, as amended, for the use of the House of Commons at report stage.

[Text]

During the course of the meeting, the Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

At 12.25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

[Texte]

Le titre est adopté.

Le Bill modifié est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du Bill C-18, avec les amendements, à la Chambre.

Sur motion de M. Deniger, il est ordonné,—Que le bill C-18 modifié soit réimprimé pour l'usage de la Chambre des communes, à l'étape du rapport.

[Traduction]

Pendant la séance, le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

A 12 h 25, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 10 juillet 1980

• 0944

[Text]

Le **vice-président**: Conformément à notre Ordre de renvoi nous poursuivons l'étude du Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises. De nouveau nous souhaitons la bienvenue à M. Bockstael, à M. Charron, M. Ellison et à M. Shaffer, ainsi qu'aux gens qui l'accompagnent. Avant de commencer, j'ai certains renseignements à vous communiquer: nous avons cette salle pour la matinée, mais nous ne l'avons pas pour cet après-midi, de sorte que nous devrions aller à la pièce 307 de l'édifice de l'Ouest. Je pense qu'avec la collaboration de tous, nous pourrions tenter de passer à travers les derniers amendements et terminer au cours de la matinée. Alors, comme c'est ma première expérience à titre de vice-président, je demande votre indulgence et votre entière collaboration. Peut-être que des députés voudraient soulever certaines questions concernant les travaux de ce matin par rapport aux travaux que nous pourrions continuer cet après-midi. Est-ce qu'il y a des questions?

• 0945

Alors, je demanderais tout de suite à M. Bockstael de faire sa déclaration, puis par la suite, nous continuerons avec l'article 15.

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Merci, monsieur le président.

Mr. Chairman and members, I would like to draw your attention to a few points. We still do not have a voting quorum. We are short one member but my introductory remarks can be made at this time. I believe that I should make a short statement with respect to the several aspects of the discussions that took place on Tuesday. I do so in order that our work today may proceed more effectively.

There are many aspects of dangerous goods and their safety. These range from in-plant manufacturing conditions through transportation to in-plant use, or in the event that the transportation is not completed by reason of accident or discharge, to remedial measures and environmental protection and compensation.

This bill, by its title, is to promote public safety in the transportation of dangerous goods. This means that

(a) It does not deal with in-plant manufacturing conditions except incidentally. This is almost exclusively a provincial matter.

(b) It does not deal with all aspects of environmental protection; just those which are incident to transport. And I might add that many of those are automatically dealt with by the concept of public safety. Where they are not, specific reference extends the act to cover them.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, July 10, 1980

[Translation]

The Vice-Chairman: We shall resume consideration of our order of reference Bill C-18, An Act to Promote Public Safety in the Transportation of Dangerous Goods. We welcome once again Mr. Bockstael, Mr. Charron, Mr. Ellison and Mr. Shaffer as well as their colleagues. Before we begin, I must inform you that we have this room for the whole morning but, since it will not be available this afternoon, we will have to meet in Room 308 in the West Block. If everyone cooperates collaborate, we should be able to finish up with the last amendments this morning. Since this is my first experience as Vice-Chairman of a committee, I would ask for your indulgence and your cooperation. So members may wish to deal this morning with issues that we were supposed to study this afternoon. Are there any questions?

I would, therefore, ask Mr. Bockstael to make his presentation, and we will go back to Clause 15.

Mr. Robert Bockstael (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

Monsieur le président, messieurs les députés, j'aimerais attirer votre attention sur un certain nombre de points. Nous n'avons pas encore le quorum suffisant pour voter. Il nous manque un député, mais je puis néanmoins vous faire part de mes remarques d'introduction. J'aimerais revenir sur plusieurs aspects de la discussion qui a eu lieu mardi. Cela devrait nous permettre de travailler plus efficacement aujourd'hui.

La sécurité publique en matière de transport des produits dangereux comporte plusieurs aspects. Nous devons considérer le transport de ces produits d'un point à l'autre de l'usine au cours de leur fabrication, et en cas d'accident ou de déversement, nous devons envisager un certain nombre de mesures, tant sur le plan de la protection de l'environnement que sur celui des dédommagements.

Comme l'indique son titre, ce projet de loi vise à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. Cela signifie:

a) que ce projet de loi n'a rien à voir, sinon à titre exceptionnel, avec les conditions de fabrication de ces produits en usine, puisqu'il s'agit d'un domaine de compétence exclusivement provinciale.

b) Il ne porte sur la protection de l'environnement que dans la mesure où celui-ci est mis en danger par un accident de transport. Le concept même de sécurité publique englobe d'ailleurs automatiquement tous les accidents de transport possibles. Sinon, des dispositions spéciales permettent d'élargir la portée de la loi.

[Texte]

(c) It does not repeal or replace any environmental protection legislation, which again is largely a matter of provincial jurisdiction, and

(d) it does not cover compensation which, involving as it does matters of private property and civil rights and liabilities, is and must remain a matter of provincial jurisdiction.

To make the bill deal with these items to the extent that might be implied from some of Tuesday's discussions would mean that we would have to re-examine the constitutional basis for the bill and renegotiate our position with the provinces, who, I am sure, would strenuously and quite correctly object to such an endeavour. Therefore, may I urge the members of the committee to recall that the bill is considered by us all to be urgent and needed for its stated purposes, to promote public safety in the transport of these goods.

I hope the members will bear these thoughts in mind today as we continue our remaining clauses.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I understand this has been discussed earlier but for my own satisfaction, you indicated, Mr. Bockstael, that this bill does not cover any in-plant operations . . .

Mr. Bockstael: Except incidental to transportation, handling and the description given in this bill.

Mr. Mazankowski: Yes, well, what happens if you have a plant establishment where you have to move a product across a highway, for example?

Mr. Bockstael: We indicated that whenever material was taken from out of a complex and crossing or using a public thoroughfare, this act applies.

Mr. Mazankowski: So that it does apply?

Mr. Bockstael: Yes.

Mr. Mazankowski: If part of that plant operation is dispersed over an area.

Mr. Bockstael: I might also indicate, Mr. Mazankowski, that on large mining sites where the transportation of explosives was taking place, then it would apply also, and in forestry operations if such dangerous goods were being transported on roads within the plant. If you call a mining site or a forestry site a plant, then the transportation regulations would apply.

Mr. Mazankowski: Then presuming that you have a plant and in the process of that processing, you have to move that semi-finished product across a public thoroughfare.

Mr. Bockstael: Then it applies.

Mr. Mazankowski: The act in its totality would apply?

Mr. Bockstael: Yes.

The Vice-Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Duncan Ellison (Director, Transport of Dangerous Goods, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman. Through you to Mr. Mazankowski, there are some circumstances where the provinces may suggest that it does not apply to such things and there would be others where it might, and

[Traduction]

c) Ce bill ne vise ni à abroger ni à remplacer les lois existantes en matière de protection de l'environnement, qui, je le répète, relèvent surtout de la compétence provinciale, et

d) il ne comporte aucune disposition relative au dédommagement, puisque les provinces sont compétentes en matière de propriété privée, de droits et de responsabilités civils.

Si nous élargissons la portée de ce bill, conformément à ce qui a été proposé au cours des discussions de mardi, nous serions obligés de réexaminer le fondement constitutionnel de ce projet de loi, et de renégocier avec les provinces, qui, je n'en doute pas, s'opposeraient vigoureusement, et à juste titre, à une modification de leurs pouvoirs. Je voudrais donc inviter les membres du Comité à se rappeler que ce projet de loi a un caractère urgent et nécessaire, et qu'il vise à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

J'espère que les députés ne perdront pas cela de vue, lorsque nous discuterons des derniers articles.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je sais que nous avons déjà discuté de cela, mais monsieur Bockstael, vous avez bien dit que ce projet de loi ne s'applique pas aux opérations dans l'usine . . .

M. Bockstael: sauf si elles ont une incidence sur le transport et la manutention des produits dangereux; ces deux activités sont définies dans le bill.

M. Mazankowski: Que se passe-t-il, si, pour transporter un produit d'un point à l'autre de l'usine, vous êtes obligés de traverser une voie publique?

M. Bockstael: Nous avons dit que ce projet de loi s'applique chaque fois qu'un produit dangereux doit emprunter ou traverser une voie publique.

M. Mazankowski: En ce cas, le bill s'applique donc?

M. Bockstael: Oui.

M. Mazankowski: Même si les diverses opérations en usine ne se font pas toutes au même endroit.

M. Bockstael: Monsieur Mazankowski, si des explosifs sont transportés dans le cadre de l'exploitation d'une mine ou d'une forêt, ce bill s'applique de la même façon que lorsqu'il faut emprunter une voie publique pour transporter des produits dangereux d'un secteur de l'usine à l'autre. Étant donné que l'on peut considérer un chantier minier ou une exploitation forestière comme une usine, tous les règlements relatifs au transport des produits dangereux s'appliquent.

M. Mazankowski: Supposons qu'au cours de la fabrication en usine d'un produit dangereux, vous seriez obligés d'emprunter une voie publique, pour transporter ce produit semi-fini.

M. Bockstael: La loi s'applique.

M. Mazankowski: Entièrement?

M. Bockstael: Oui.

Le vice-président: Monsieur Ellison.

M. Duncan Ellison (directeur, Transport des matières dangereuses, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. J'aimerais rappeler à M. Mazankowski que dans certaines circonstances, les provinces peuvent demander que la loi ne s'applique pas, et elles peuvent alors recourir aux ententes

[Text]

these we would like to leave to the administrative agreements and to the powers to exempt certain things under Clause 21(e). But there is such a range of them that we have to leave it to that kind of detail.

• 0950

Le vice-président: Y aurait-il des questions supplémentaires sur le sujet? Non. Nous allons donc étudier à l'article 15 l'amendement de... Oui? Monsieur Benjamin. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I appreciate Mr. Bockstael's opening remarks. We have revised the remaining amendments we have, and I will give you copies of them. While we are proceeding, maybe Mr. Bockstael and his officials can go over them. If there are any they like, we can proceed all the quicker and they can say so in advance, if that will help speed up the thing. My colleague and I are suggesting our objective should be to try to finish this committee stage by noon if we possibly can.

An hon. Member: Hear, hear!

Le vice-président: Nous sommes prêts, monsieur Benjamin, à entendre cette motion puisqu'elle vient avant celle du gouvernement. Si vous voulez bien la présenter.

Mr. Benjamin: Mr. Vice-Chairman, that will be our amendment to Clause 15.

I move that Bill C-18, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be amended in Clause 15 by deleting lines 17 and 18 on page 10...

Le vice-président: Monsieur Benjamin, un instant, s'il vous plaît. Je pense que celui du gouvernement vient avant votre amendement parce que c'est la page 9 et non 18. Nous allons donc commencer par l'amendement du gouvernement. Qui en fait la proposition pour le gouvernement? M. Deniger.

M. Deniger: Je propose que le Bill C-18 soit modifié en retranchant les lignes 37 à 41, page 9, et en les remplaçant par ce qui suit, et je cite:

(f) prendre toute autre mesure possible pour assurer la protection des personnes et des biens

Le vice-président: L'amendement est-il adopté?

L'amendement est adopté.

Le vice-président: Nous passons maintenant à l'amendement de M. Benjamin.

Mr. Benjamin: I move that Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be amended in Clause 15 by deleting lines 17 and 18 at page 10 and substituting the following therefor:

(b) after the danger to life, health, property or the environment has, in the opinion of an inspec-

• 0955

The Vice-Chairman: Any response?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this amendment would provide that property seized by an inspector would not be returned until after the danger to the environment has been

[Translation]

administratives qui existent dans ce domaine pour obtenir des exemptions à l'article 21e). Dans de tels cas particuliers, nous devons nous en remettre aux ententes administratives, qui sont très nombreuses.

The Vice-Chairman: Is there any supplementary question on this issue? No. We will then study the next amendment on Clause 15. Yes? Mr. Benjamin. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je remercie M. Bockstael pour ses observations d'ouverture. Nous avons révisé nos derniers amendements et je vais vous en distribuer des exemplaires. M. Bockstael et ses collaborateurs pourraient peut-être y jeter un coup d'œil. S'ils sont satisfaits, ils pourraient peut-être nous l'indiquer d'avance, afin que nous gagnions du temps. Mon collègue et moi-même sommes d'avis que nous devrions essayer d'en avoir fini à midi, si c'est possible.

Une voix: Bravo, bravo!

The Vice-Chairman: We are ready, Mr. Benjamin, to hear this motion which comes before the government's motion. Would you please put your motion.

M. Benjamin: Monsieur le vice-président, il s'agit de l'amendement que nous proposons à l'article 15.

Je propose qu'on modifie l'article 15 du Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, en supprimant la ligne 19, page 10, de la version française...

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, one moment please. I think that the government's amendment comes before yours as it is at page 9 and not 18. We are therefore going to start with the government's amendment. Who is willing to move the government's amendment? Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I move that Bill C-18 be amended by striking out lines 43 to 46 on page 9 and substituting the following:

"cable to protect persons and property".

The Vice-Chairman: Shall the amendment carry?

The amendment is carried.

The Vice-Chairman: We are now dealing with Mr. Benjamin's amendment.

M. Benjamin: Je propose qu'on modifie la version française de l'article 15 du Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, en supprimant la ligne 19, page 10, et en la remplaçant par ce qui suit:

dommages corporels, matériels ou environnementaux.

Le vice-président: Y a-t-il des réponses?

M. Benjamin: Monsieur le président, en vertu de cet amendement, tous les biens saisis par l'inspecteur ne seraient restitués qu'après la suppression du danger que ces biens présentent

[Texte]

eliminated. This amendment restores what was in Bill C-17 of 1978.

Mr. Bockstael: The government section agrees to that amendment to insert "or the environment".

Le vice-président: L'amendement est recevable. Est-ce qu'il y a des questions?

L'amendement de M. Benjamin est-il adopté?

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I want to comment generally on 15.

An hon. Member: He must have done something wrong.

L'amendement est adopté.

Le vice-président: Avez-vous un commentaire à faire?

Mr. Ellis: Mr. Chairman I was torn between wanting to do this on Clause 13 and on Clause 14 but since we were so late the other night and since I was a few minutes late this morning, I want to discuss it on Clause 15. I would like to ask your officials: why have you overlooked a clause in the presentation of the chiefs of police that I thought was well worth looking at and that was the one where they had suggested that the inspector might delegate his authority, where it was deemed necessary, in a particularly urgent situation. Going back to Chief Burrows from Mississauga who took charge immediately in that disastrous accident and obviously did a superior job of looking after the situation I would like to ask why that could not perhaps have been added to this legislation, either in Clause 14 or Clause 15?

The Vice-Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. There were several reasons for not doing so. The first one is that an inspector generally cannot delegate his powers to somebody else unless there is specific instructions permitting him to do so in the statute, but he does have extensive power to request assistance and it was felt that he could always request a civil authority to provide assistance and that would give them the kind of permission that they would need to take certain actions.

Second, many of these civil authorities are expected to be given inspectorial powers directly by the minister if there is agreement with the province that they should do so, because these civil authorities are employees of provincially controlled agencies, so we felt that it was adequately dealt with by the request for the anticipated agreements from the provinces.

Mr. Ellis: Then, Mr. Chairman, through you to the officials, do you see lessening in the immediate action that would normally be taken by those civil authorities, such as in the Mississauga occurrence—after all there are only a few of these inspectors in the entire country? Do you see any lessening in the immediate action that would be taken by the civil authorities? This is the thing that I am concerned about. I am concerned that in fact the civil authorities, because there are inspectors appointed under this legislation, might hesitate to take charge, where, in fact, we know that in either the chiefs of police or the fire chiefs throughout the country, we have a tremendous amount of expertise should an occurrence happen suddenly and dramatically?

[Traduction]

pour l'environnement. Cet amendement ne fait en fait que reprendre une disposition du Bill C-17 de 1978.

M. Bockstael: Les représentants du gouvernement acceptent que l'on ajoute à cet amendement le terme «environnementaux»

The Vice-Chairman: The amendment is in order. Is there any questions?

Shall Mr. Benjamin's amendment carry?

M. Ellis: Monsieur le président, j'aimerais faire une remarque d'ordre général sur l'article 15.

Une voix: Il a dû faire quelque chose de mal.

The amendment is carried.

The Vice-Chairman: Do you have any comment?

M. Ellis: Monsieur le président, j'aurais voulu soulever cette question lorsque nous étudions les article 13 et 14, mais il était un peu trop tard, l'autre soir, pour le faire. J'aimerais donc poser la question suivante à vos collaborateurs, au sujet de l'article 15. Je voudrais savoir pourquoi vous avez écarté une proposition contenue dans le rapport des chefs de police, et qui me semblait être judicieuse. En effet, ils proposaient que l'inspecteur soit autorisé à délégué ses pouvoirs dans des cas particulièrement urgents. Si on pense que c'est le chef Burrows, de Mississauga, qui a immédiatement pris les choses en mains et les a conduites de mains de maître, on se demande pourquoi on ne pourrait pas ajouter cette disposition à l'article 14 ou 15 de la loi.

Le vice-président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Il y a plusieurs raisons à cela. Premièrement, un inspecteur ne peut généralement pas déléguer ses pouvoirs à quelqu'un d'autre, sauf si la loi contient des dispositions précises à cet égard. L'inspecteur a néanmoins le pouvoir d'appeler des secours. Dans la mesure où il peut faire appel aux autorités civiles, celles-ci sont donc autorisées à prendre toutes les mesures nécessaires.

Deuxièmement, les provinces peuvent s'entendre avec le ministre, de façon à ce que celui-ci confie directement des pouvoirs d'inspecteur aux autorités civiles. Ces dernières étant employées par les provinces, nous pensons qu'il suffit que les provinces puissent s'entendre elles-mêmes à ce sujet avec le ministre.

M. Ellis: Monsieur le président, ne pensez-vous pas que cela risque de limiter les mesures immédiates que peuvent prendre les autorités civiles, dans un cas comme celui de Mississauga? Après tout, le nombre des inspecteurs au Canada n'est pas très élevé. Pensez-vous donc que cela puisse limiter les mesures immédiates que pourraient prendre les autorités civiles? C'est ce qui me préoccupe. Dans la mesure où il existe des inspecteurs nommés en vertu de la loi, je crains que les autorités civiles n'hésitent à foncer. Pourtant, nous savons que nous pouvons faire confiance à la compétence de la police et des pompiers canadiens, en cas de désastre grave et soudain.

[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, I think, in addition to the comments made by Mr. Ellis earlier, the important point here is that a great number of these civil authorities will be inspectors under this act. In the case of people who are employed by civil authorities under provincial jurisdiction, the appointment of these people as inspectors would be possible, immediately an agreement has been reached with the province for the application of this legislation to provincial endeavours, which we anticipate will occur within the next few months.

• 1000

Mr. Ellis: Then, Mr. Chairman, if I may to follow that, do you see municipal authorities, entering into this same field? Obviously I am thinking now in terms of my own home town and the chief, Doug Crosbie was here presenting the brief for the Canadian Association of Police Chiefs. We have a town of some 35,000 souls; there would not be a federal appointee available. Although they have a number of federal civil servants in Belleville, there would not be a federal appointee that would fit that, nor in my opinion would there likely be a provincial. On the other hand, we do have, as evidenced by the presentation made here last week, a most efficient chief of police and I can tell you we do have a very efficient fire chief as well. Is there a possibility that such appointment would flow down through federal and provincial to municipal in some areas?

The Vice-Chairman: Mr. Charron

Mr. Charron: Mr. Chairman, I should have been more explicit when I referred to provincial authorities or authorities under the provincial jurisdiction; that would include municipal authorities. And, given adequate training and the necessity for some of these people to be inspectors under the act, that is certainly envisaged in the act, both in terms of the specific provisions for the appointment of inspectors, and through the provision for agreements with the provinces.

In other words, when we refer to agreements with the provinces to trigger the application of all or part of this act, we mean all that is under provincial jurisdiction including municipal authority. So, yes, in fact this would be possible.

Mr. Ellis: Then, Mr. Chairman, if I may, one last brief question, and I will not take any more time. What manner or form of training do you see would be necessary and under whose auspices would it take place, where and about long after the promulgation of this bill?

The Vice-Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Through you in reply, the training is already underway through the federal government in concert with the provincial fire marshalls, for example, and the attorneys general to make sure that fire and police forces, whether they be provincial or municipal, are adequately trained in the recognition of dangerous goods shipments and also know the procedures to follow in terms of either invoking their own expertise for finding out where to get it from us. Obviously, fire chiefs would not need much training in most circumstances, but there are some special techniques,

[Translation]

Le vice-président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, pour ajouter quelques mots à ce qu'a dit M. Ellis, j'aimerais souligner qu'en vertu de cette loi, la plupart des autorités civiles dont il est question sont assimilées à des inspecteurs. Sitôt l'entente signée avec les provinces, il sera possible de nommer inspecteurs les employés des autorités civiles provinciales, aux fins de la présente loi, ce qui devrait se produire d'ici quelques mois.

M. Ellis: Croyez-vous que les autorités municipales pourront également jouer un rôle dans l'inspection? Je pense par exemple à la police de ma propre ville, dont le chef, Doug Crosbie, a présenté le mémoire de l'Association canadienne des chefs de police. Notre ville comprend quelque 35,000 habitants, et bien qu'il y ait un certain nombre de fonctionnaires fédéraux à Belleville, il n'y a pas de fonctionnaires fédéraux, ni, pour autant, de fonctionnaires provinciaux, qui pourraient remplir ce rôle. D'autre part, comme on a pu le constater lors de son témoignage la semaine dernière, nous avons un chef de police des plus efficace et je peux vous assurer que notre chef des services d'incendie l'est tout autant. Est-il possible que dans certaines régions, ces nominations se fassent au niveau municipal?

Le vice-président: Monsieur Charron.

M. Charron: J'aurais dû être plus clair lorsque j'ai parlé des autorités provinciales et des autorités relevant de la province. Ces dernières comprendront les autorités municipales. De toute façon, leur participation est prévue dans les dispositions portant sur la nomination des inspecteurs et sera incluse dans les ententes avec les provinces, puisqu'il sera parfois nécessaire que des employés municipaux assument ces fonctions, avec une formation appropriée.

Autrement dit, lorsque nous parlons d'ententes avec les provinces en vue d'appliquer cette loi, en tout ou en partie, nous visons tous les services qui relèvent de la province, y compris les autorités municipales. Ce sera donc une possibilité.

M. Ellis: Une dernière question et je ne prendrai pas plus de temps. Quelle sorte de formation sera nécessaire, qui la dispensera, où et combien de temps après la promulgation du projet de loi?

Le vice-président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Le gouvernement fédéral offre déjà cette formation, de concert avec les chefs provinciaux des services de lutte contre les incendies et les procureurs généraux. Les services de lutte contre les incendies et les services de police, municipaux et provinciaux, pourront ainsi reconnaître les marchandises dangereuses et sauront quelle procédure suivre pour prendre eux-mêmes des mesures ou pour nous demander d'en prendre. De toute évidence, les chefs de services de lutte contre les incendies n'auront pas besoin de formation pour la plupart des cas, mais il existe des

[Texte]

which may not be commonly known to them, for dealing with certain types of chemical fires. So, in these cases, we would probably qualify fire brigades or certain officials of fire brigades very quickly. But with police forces the qualification may be a little different because they are not normally involved in emergencies involving the escape of gasses and they do not have the equipment to deal with it. So, with that kind of statement we do anticipate a very rapid ability to appoint provincial and municipal officials to certain roles in the inspection activities.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I was just concerned about a major disaster where somebody has to take charge. Under Clause 15(f) which was just amended:

... take such other measures as are practicable to protect persons and property ...

Would in fact the inspector that we are talking about there be appointing, say, a police chief to be in charge of an area where a disaster has struck, or a spill of major proportions? In other words, are you putting the entire load on that inspector's shoulders to make the decision as to who should take charge? I cannot envisage an inspector handling a Mississauga. I cannot see it.

• 1005

An hon. Member: Providing he is reasonable.

Mr. McDermid: Providing he is reasonable. That is right.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, by way of response, we are going to have to be extremely pragmatic in dealing with this because virtually every emergency could involve a different scale and a different set of problems. We do contemplate addressing this question by way of administrative agreements with the provinces. Response to civil emergencies is normally a provincial affair, so to a certain extent we would have to fit within whatever organizational controls they have in place. These controls differ from province to province. For example, I believe in British Columbia the ultimate civil authority is the police. In other provinces it may be the fire brigade.

And there is established, even within every municipality, a precedence between the fire chief and the police chief, or the senior police officer, depending on the nature of the incident. I think we have to respect that, and our inspector would be trained to respect that and to provide assistance to the appropriate person who would be in charge of the civil emergency.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, do you feel then that that particular situation is adequately covered?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, yes indeed. We have to live with that situation.

Mr. McDermid: All right. Thank you, Mr. Chairman.

Le vice-président: Est-ce qu'il y a des questions?

L'article 15 est adopté tel qu'amendé.

L'article 16—Revendication d'un droit.

[Traduction]

techniques spéciales pour éteindre les incendies chimiques, techniques qu'ils ne connaissent peut-être pas très bien. Nous espérons offrir très bientôt cette formation spéciale aux services de lutte contre les incendies ou à certains pompiers. En ce qui concerne les services de police, la formation sera peut-être un peu différente, parce qu'ils ne s'occupent pas normalement des urgences où il y a fuite de gaz et qu'ils n'ont pas l'équipement nécessaire à cette fin. En conclusion, nous croyons que nous pourrions très rapidement assigner des fonctionnaires municipaux et provinciaux à certaines tâches d'inspection.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: J'ai une question au sujet des désastres importants où quelqu'un doit prendre la direction des événements. Aux termes du paragraphe 15f) qu'on vient d'amender, et qui dit notamment:

... prendre toutes autres mesures possibles pour assurer la protection des personnes et des biens ...

est-ce que l'inspecteur dont nous parlons pourrait, par exemple, nommer le chef de police responsable des opérations sur les lieux d'un désastre ou d'un déversement important? Autrement dit, est-ce que la responsabilité de cette décision retombe entièrement sur les épaules de l'inspecteur? Je ne vois pas comment un inspecteur aurait pu diriger les opérations à Mississauga?

Une voix: Pourvu qu'il soit raisonnable.

M. McDermid: Oui.

M. Ellison: Il faudra faire preuve d'un grand pragmatisme, car presque toutes les urgences présentent des problèmes de nature et d'envergure différentes. Nous croyons pouvoir régler cette question dans le cadre des ententes administratives avec les provinces. La réaction aux urgences civiles relève normalement de la province, et nous essaierons d'utiliser les services et les structures dont les provinces disposent déjà. Cependant, ces structures diffèrent de province en province. Par exemple, en Colombie-Britannique, l'autorité civile suprême est la police. Dans d'autres provinces, ce peut être le service de lutte contre les incendies.

Même à l'intérieur des municipalités, on établit l'ordre de préséance entre le chef des services d'incendie et le chef de police, ou l'agent le plus haut gradé, en fonction de l'accident. Je pense qu'il faut respecter les règles déjà établies, et nos inspecteurs seront informés qu'ils doivent les respecter et fournir toute l'aide possible aux responsables de la situation en cas d'urgence civile.

M. McDermid: Croyez-vous que les dispositions déjà en place, suffisent à la tâche?

M. Ellison: Oui. Nous devons les accepter.

M. McDermid: Très bien, merci.

The Vice-Chairman: Are there anymore questions?

Clause 15, as amended, carried.

Clause 16—application by person claiming interest.

[Text]

Le vice-président: Il y a un amendement du gouvernement à l'article 16. Qui propose l'amendement du gouvernement? Monsieur Deniger.

M. Deniger: Monsieur le président, je propose que la version française de l'alinéa 16(4)b) du Bill C-18, soit modifiée en retranchant les lignes 30 et 31, page 12, et en les remplaçant par ce qui suit:

«de détenteurs de privilège—à l'exclusion des détenteurs d'un privilège maritime ou»

b) en retranchant les lignes 34 et 35, page 12, et en les remplaçant par ce qui suit:

«des débiteurs hypothécaires ou des débiteurs ayant consenti le privilège.»

Le vice-président: Alors, pour les explications,

Mr. Bockstael: The explanation is to align the French text with that of the Ocean Dumping Control Act and the Fisheries Act.

Le vice-président: Est-ce qu'il y a des questions maintenant? L'article 16 est adopté tel qu'amendé.

L'article 17—Rapports

Le vice-président: Nous passons maintenant à l'article 17. Nous avons un premier amendement de M. Forrestall, qui sera suivi de l'amendement de M. Benjamin. Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I had earlier moved this amendment inadvertently but I will do so again.

The amendment deals with in-plant spills. It may be that the explanation given to us earlier this morning about where and under what circumstances the act applies may, in a sense, historically have covered this. I reiterate our earlier submission to you, Mr. Chairman, that even though we recognize the difficulty we are not satisfied that the act clearly indicates to those who will be subject to it where, in fact, transportation begins. It is in every sense, I suppose, acceptable to me that it begins when the manufacturer or processor or owner contemplates movement for purpose other than his own immediate purposes of further processing or manufacturing. Therefore, under that circumstance we welcome the further explanation given by the parliamentary secretary a few minutes ago.

• 1010

In any event, I move that Clause 17 be amended by deleting subclause (2) and substituting the following therefor:

“The duty to report under subsection (1) does not apply if the discharge emission or escape occurs within a manufacturing or storage facility unless the dangerous goods are in or on a means of transport for shipment beyond the manufacturing or storage facility”.

Le vice-président: Alors, est-ce que vous retirez votre amendement ou demandez-vous simplement une explication? Vous désirez simplement une explication. D'accord.

Mr. Forrestall: I want to know whether my earlier comments, in fact, are applicable. Does the parliamentary secre-

[Translation]

The Vice-Chairman: There is a government amendment on this clause. Who will move the amendment? Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, I move that the French version of paragraph 16(4)(b) of Bill C-18, be amended by deleting lines 30 and 31 on page 12 and by substituting the following therefore:

«de détenteurs de privilège—à l'exclusion des détenteurs d'un privilège maritime ou»

(b) by deleting lines 34 and 35 on page 12 and by substituting the following therefor:

«des débiteurs hypothécaires ou des débiteurs ayant consenti le privilège.»

The Vice-Chairman: Any explanations?

M. Bockstael: C'est pour que le texte français corresponde à la Loi sur l'immersion de déchets en mer et à la Loi sur les pêches.

The Vice-Chairman: Are there any questions?

Clause 16, as amended, carried.

Clause 17—reports.

The Vice-Chairman: We are now on Clause 17. We have a first amendment by Mr. Forrestall, followed by an amendment by Mr. Benjamin. Mr. Forrestall.

M. Forrestall: J'ai déjà proposé cet amendement par inadvertance, et je le repopose maintenant.

Il traite des déversements à l'intérieur des installations. Il est possible que les explications qu'on nous a données ce matin sur les endroits et les circonstances où la loi s'applique, aient déjà répondu à mes attentes. Je répète, monsieur le président, que même si nous reconnaissons que la chose présente certaines difficultés, nous ne sommes pas convaincus que la loi indique bien clairement à ceux qui y seront soumis, où le transport commence effectivement. Je suis tout à fait disposé à accepter que le transport commence au moment où le fabricant ou le propriétaire envisage d'expédier des marchandises à des fins autres qu'un complément de transformation ou de fabrication. Dans ces circonstances, nous sommes heureux que le secrétaire parlementaire nous ait donné d'autres explications, il y a quelques minutes.

De toute façon, je propose qu'on modifie l'article 17 en retranchant le paragraphe (2) et en le remplaçant par ce qui suit:

«Le paragraphe (1) ne s'applique pas si l'émission, la fuite ou la perte se produit à l'intérieur d'une installation de fabrication ou d'entreposage, à moins que les marchandises dangereuses ne se trouvent dans ou sur un moyen de transport pour être expédiées à l'extérieur des installations de fabrication ou d'entreposage.»

The Vice-Chairman: Are you withdrawing your amendment, or are you simply asking for an explanation? You only want an explanation? Very well.

M. Forrestall: Je veux savoir si ce que j'ai dit tout à l'heure est toujours valable. Le secrétaire parlementaire estime-t-il

[Texte]

tary, in fact, consider his opening comments to cover our continuing concerns as to where this proposed act starts and under what circumstances it applies? Your words are nice but the statute is better.

The Vice-Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Forrestall, in the opening remarks I believe we clarified that the in-plant investigations were limited to getting the material ready for shipment. It seems that when you say "in or on"—it becomes more restrictive and limits the power of obtaining these reports of spills and having them investigated. The officials and the ministry feel that they would oppose your proposal because of its restrictive nature and impeding the beneficial effects of this bill in such a circumstance. Mr. Ellison would like to comment; he is the expert on this.

The Vice-Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. If I may just add something, the purpose of the report is not necessarily to effect a cleanup or to take remedial measures; that is governed already by the present Clause 17(2). The purpose of the report is to provide information as to whether or not the handling safety requirements as we now call them, deal with how you handle, how you load, and also to deal with whether or not the safety standards themselves are adequate. There may be drum failures occurring immediately prior to loading and we need to find that out.

Mr. Forrestall: Yes. I fully appreciate that and I hesitate to delay the progress of the report but I think I should read Clause 17.(1):

17.(1) Where there occurs a discharge, emission . . .

et cetera. "Where" would leave in my mind the impression that the owner, the fellow who is in fact shipping it is responsible if the emission or discharge or whatever takes place away from his plant gate. That implies some form of monitoring to comply with the duty to report. "Where there occurs a discharge". The word "where", it seems to me, continues the duty of reporting throughout the whole process of transportation, notwithstanding it may very well have clearly left the plant gate. Certainly, if it is inside and so within their control the duty is there and should be there and that is clear. What is not clear is where that duty ends.

Mr. Chairman, with due respect, that is why we have submitted it. It is a reflection, of course, of the manufacturing association, which expressed some concern about it.

• 1015

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

Mr. Bernie Shaffer (Legislative Counsel, Department of Justice): Thank you, Mr. Chairman. The where clause in 17.(1) goes on to talk about a discharge from any container, packaging or means of transport." I think that ties it to the transport function. Of course, that has to be read in conjunction with Clause 3, the application clause of the bill, and

[Traduction]

avoir répondu, dans sa déclaration préliminaire, à nos attentes en ce qui concerne l'endroit et les circonstances où les dispositions du projet de loi commenceront à s'appliquer? Vous avez été assez gentil pour nous le dire, mais il vaudrait mieux que cela soit dans la loi.

Le vice-président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur Forrestall, je crois avoir précisé dans ma déclaration préliminaire que les enquêtes à l'intérieur des installations se limitaient aux préparatifs d'expédition. Si vous dites «dans ou sur», vous introduisez une restriction et vous limitez les pouvoirs d'enquête. Le ministère s'opposera à votre amendement, parce qu'il est trop restrictif et réduirait les avantages que présente le projet de loi dans de telles circonstances. M. Ellison aimerait faire des observations, c'est l'expert en la matière.

Le vice-président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Si l'on exige un rapport, ce n'est pas nécessairement pour qu'on fasse un nettoyage ou qu'on prenne des mesures correctives, parce que nous avons déjà le paragraphe 17(2) à cette fin. Ces rapports ont pour seul but de fournir des renseignements sur la manutention des marchandises et les normes de sécurité, afin de voir si elles sont appropriées. Il peut y avoir eu rupture d'un bidon juste avant le chargement, et il faut que nous le sachions.

M. Forrestall: Oui. Je m'en rends compte, et c'est pourquoi j'hésite à retarder ainsi la présentation des rapports, mais le paragraphe 17(1) de la version anglaise dit ce qui suit:

17.(1) Where there occurs a discharge, emission . . .

J'ai l'impression que le propriétaire, c'est-à-dire celui qui expédie ces marchandises, est responsable de l'émission, ou de la fuite, même si elle se produit à l'extérieur de ses installations. Pour se conformer au paragraphe 17.(1), le propriétaire sera obligé de surveiller le transport des marchandises. Si l'on conserve le mot «Where», le fabricant sera obligé de faire un rapport sur tout incident survenant au cours du transport, nonobstant le fait que les marchandises ont quitté les installations. Si elles se trouvaient à l'intérieur et, par voie de conséquence, sous le contrôle du fabricant ou du propriétaire, il est clair que ce dernier serait et devrait être tenu de présenter un rapport en cas d'incident. Ce qui n'est pas clair, c'est quand il n'y est plus tenu.

Monsieur le président, sauf votre respect, c'est là la raison pour laquelle nous avons présenté cet amendement. Il découle évidemment des inquiétudes exprimées par l'Association des manufacturiers.

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

M. Bernie Shaffer (conseiller juridique, ministère de la Justice): Le paragraphe 17.(1) poursuit en disant "*from any container, packaging or means of transport*". Il est donc intimement lié au transport. Évidemment, il faut le lire concurremment avec l'article 3, sur le domaine d'application parce qu'on y parle de la manutention, de la demande de transport et

[Text]

because Clause 3 speaks about handling, offering and transporting, it has to be read in conjunction with the definition handling. We have discussed that at some length, the point at which the transportation function begins, and we, I think, have concluded that the definition handling is intimately related to the transport function by reason of the words "for the purposes of, in the course of or following transportation".

Mr. Benjamin: That was passed.

Le vice-président: Merci monsieur Shaffer. Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, is Mr. Forrestall's concern not taken care of further on in Clause 17. (1) where it says . . .

the persons who at the time have the charge, management or control of the dangerous goods, shall . . .

which means that at each stage of the operation, the loader, or the manufacturer, then when it is in transit it may be a railway conductor or a ship's captain, at whatever stage of the movement of the dangerous goods, that person is in charge? It does not reflect back on the original person in the plant. There may have been negligence there, but if the negligence did not show up until half way through the transportation run, the person who is in charge of that transportation run would be in charge then. If there is anything to go back on in the case of negligence by someone else prior to that, that will come later on. I do not see how the original owner or mover of the goods is going to have to be charged all the way through the piece. You would have to have a guy riding in a boxcar the whole darn time.

Mr. Forrestall: . . . part of it. It is an equal hassle to draw it from the where clause itself. However, it is a new point. Perhaps we could have the questioning.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just on that point, I am wondering, Mr. Ellison, if you could explain the difference between Clause 17.(1) of this bill and Clause 16.(1) of the last bill, which really covered the same thing, except for the inherent difference there, and I think this is what the Canadian Manufacturers' Association were concerned with, the fact that in the predecessor bill, C-25, spills where there was imminent danger to life, health or property were covered. That particular reference is withdrawn in the new version. I think that is the one that is causing some difficulty.

Le vice-président: Monsieur Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Through you to Mr. Mazankowski, I believe and I would ask Mr. Shaffer to correct me if I am wrong, the very nature of the dangerous goods implies that there is an inherent danger if they escape from their packaging, container, or means of transport, and therefore the very fact that there was a discharge automatically presumes that there becomes an imminent danger. This was why those words, I believe, were thought unnecessary and were deleted.

Mr. Mazankowski: But are we not going to be facing a situation here that the manufacturers given the harshness of the penalty, are going to be reporting every little minor spill?

[Translation]

du transport lui-même, et concurremment avec la définition de la manutention. Nous avons déjà discuté assez longuement du moment où le transport commence, et nous avons conclu que la manutention était intimement liée au transport parce que, dans la définition, on dit: «en vue de leur transport ou au cours de celui-ci».

M. Benjamin: Cela a été adopté.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Shaffer. Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Est-ce que le paragraphe 17.(1) ne répond pas aux attentes de M. Forrestall un peu plus loin, là où on dit:

Les personnes responsables des marchandises dangereuses en cause à ce moment . . .

ce qui veut dire que le chargeur, le fabricant, le conducteur de train ou le capitaine de bateau seront à tour de rôle responsables des marchandises dangereuses lorsqu'elles se trouveront en leur possession? Cette responsabilité ne revient pas automatiquement au fabricant. Il peut s'être rendu coupable de négligence, mais si l'on ne se rend compte de cette négligence que plus tard au cours du transport, c'est la personne chargée du transport qui sera tenue de faire ce rapport. S'il faut attribuer un blâme quelconque à la suite de cette négligence, on le fera plus tard. Je ne vois pas comment on pourrait exiger du propriétaire original, ou de l'expéditeur, qu'il fasse rapport sur tous les incidents qui pourront survenir au cours du transport. Il leur faudrait envoyer quelqu'un avec les marchandises.

M. Forrestall: . . . en partie. C'est tout aussi difficile de le découvrir dans ce paragraphe. Toutefois, c'est une nouvelle approche. Nous pourrions peut-être passer aux questions.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Ellison, pouvez-vous nous expliquer la différence entre le paragraphe 17.(1) de ce projet de loi et le paragraphe 16.(1) de l'ancien projet de loi, le projet de loi C-25, qui traitait de la même chose, sauf qu'on y mentionnait un danger imminent pour la vie, la santé ou les biens, ce qui préoccupait l'Association des manufacturiers canadiens Cette mention a été retirée dans la nouvelle version. Je pense que c'est cela qui cause des difficultés.

The Vice-Chairman: Mr. Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président, M. Shaffer peut me corriger si je fais erreur, mais je crois qu'étant donné la nature même des marchandises dangereuses, il est évident qu'il y a un danger imminent si elles peuvent s'échapper de leur contenant, ou du moyen de transport. Le simple fait qu'il y ait eu une émission pose automatiquement un danger imminent. C'est pourquoi on a jugé inutile d'inclure cette mention.

M. Mazankowski: Oui, mais comme l'amende est très sévère, est-ce que les manufacturiers ne vont pas faire rapport sur les moindres petits incidents? Vous allez surcharger l'ad-

[Texte]

You are going to have a tremendous overburden of administration, because to be on the safe side that is what they are going to do. I see it as a bit of a problem in terms of the administrative burden, which is going to be burdensome enough if you are trying to get at the real core. I think you are being a little bit too broad in the application here. In anticipation of making sure that they are not breaking the law, they will have a tendency to report things of a minor nature which may or may not impose an inherent danger.

• 1020

The Vice-Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman, and again, through you, to Mr. Mazankowski, the operative aspect of Mr. Mazankowski's concern is given in lines 9 and 10 of Clause 17(1) which says:

... shall, in the manner and circumstances set out in any regulations ... report the discharge, ...

It is here in the present draft, which has been considered by industry, that we distinguish between immediate emergency reports and subsequent reports within 30 days of a much minor nature. We are also grappling with this question of what constitutes a reportable spill. Obviously, several gallons of straightforward flammable liquid, such as gasoline, need not necessarily be reported. But perhaps even one or two fluid ounces of a very poisonous liquid should be. And it is in here that we are trying to grapple with this in the regulations, because the variation of reporting circumstances can be very broad. And rather than try to delineate these things by inserting things like "shall report significant discharges" just begs the question and would actually end up in court to determine what significant means.

The Vice-Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: If Mr. Mazankowski is finished I am back to one of the comments I made a number of meetings ago during interrogation of some of the witnesses and I am led by comments that Mr. Mazankowski has made. We talked in terms of very small quantities in packaging suitable, for example, for supermarkets, any kind of a retail outlet, where there can be and frequently is a mix of some fairly dangerous products. But they are packaged in such a way that by dropping the case you probably would not break more than two or three bottles and you would likely not endanger life and property. And it seemed to me by leaving those words in that were in the previous bill, you would immediately eliminate the necessity of reporting these small occurrences. And certainly I would hope you would eliminate the necessity of any subsequent report within 30 days. Other than that, every LTD trucker is going to be looking over his shoulder daily to watch in case he does run a lift-truck into something or drop a package or something like that.

The Vice-Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman, through you to Mr. Ellis. We really are approaching the question of the regula-

[Traduction]

ministration du travail, parce que les fabricants vont redoubler de prudence. Je crois que cela posera des problèmes de nature administrative, tout à fait inutiles d'ailleurs. Je pense que ce paragraphe a une portée trop générale. Afin d'être certains de ne pas enfreindre la loi, ils auront tendance à rapporter des événements mineurs, sans danger réel.

Le vice-président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Je crois que les lignes 4 et 5 de l'article 17(1) répondent aux préoccupations de M. Mazankowski; cet article stipule:

... sont tenues d'en faire rapport, selon les modalités réglementaires ...

La présente loi, qui a été examinée par les représentants de l'industrie, établit une distinction entre les rapports immédiats en cas d'urgence et les rapports subséquents d'incidents mineurs, lesquels peuvent être faits dans un délai de trente jours. Nous nous sommes également demandés à partir de quel degré de gravité une émission, fuite ou perte d'un produit dangereux doit être rapportée. De toute évidence, il n'est pas nécessaire de faire un rapport chaque fois que quelques gallons d'un liquide inflammable sont renversés. Par contre, cela est nécessaire pour une ou deux onces seulement d'un liquide extrêmement nocif. Nous sommes en train d'établir ces distinctions dans les règlements, car la gamme des circonstances possibles est très étendue. Il est donc inutile d'inscrire dans la loi l'obligation «de faire rapport pour toute fuite, émission ou perte importante», dans la mesure où on risque d'avoir à définir devant le tribunal le sens de «importante».

Le vice-président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Si M. Mazankowski a fini, j'aimerais revenir à une question que j'ai posée aux témoins qui ont comparu il y a quelques séances, et c'est justement ce qu'a dit M. Mazankowski qui m'y amène. Nous avons parlé l'autre jour de produits que l'on peut se procurer dans de très petits emballages, dans des supermarchés ou des magasins de détail. Ces produits sont souvent composés de substances assez dangereuses, mais ils sont emballés de telle façon que, même si on en laisse tomber une caisse entière, on ne risque pas de briser plus de 2 ou 3 bouteilles et donc, de provoquer des dommages matériels ou corporels. Si cet article n'est pas amendé, cela signifie qu'il n'est pas nécessaire de faire rapport de ces petits incidents, ni immédiatement, ni dans un délai de 30 jours. Sinon, tous les camionneurs transportant un chargement partiel devraient passer leur temps à s'assurer que leur gerbeuse n'a rien heurté ou qu'ils n'ont rien perdu en chemin.

Le vice-président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Ellis. A propos des règlements, il est question

[Text]

tions. It has been contemplated that certain quantities or concentrations of dangerous goods would be exempted from the application of the proposed act, and we have had extensive discussions with industry, both shippers and carriers, and the environmental associations, as to what constitutes a safe quantity. Again, Clause 21.(e) provides us with the authority to exempt certain dangerous goods which, by their chemical consistency, may be dangerous but which, nevertheless, by dilution or concentration or some form of small packaging, would render them to what we would say is an acceptable risk in transport. And here we are talking about many of the consumer items. The classic example is that acetone is a flammable liquid, but when it is in a lady's nail varnish remover, we do not regulate it. Those kind of breakages we would not require reporting because that type of consignment would be exempted in any case.

Mr. Ellis: But it is exempted because it is not dangerous to life or property.

Mr. Ellison: Yes.

Le vice-président: Monsieur Forrestall, est-ce que vous présentez votre motion?

Mr. Forrestall: I will pose a question.

Le vice-président: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

L'amendement est rejeté: oui, 5 non, 9.

Le vice-président: Nous allons maintenant passer à l'amendement de M. Benjamin. Monsieur Benjamin, voulez-vous présenter votre amendement?

An hon. Member: We have some serious questions about the wording.

Mr. Benjamin: Yes, Mr. Chairman.

I move that Bill C-18, an act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be amended in Clause 17(2) by deleting line 23 on page 13 thereof and substituting the following therefor:

son or escape and shall as soon as possible in the circumstances restore the natural environment as nearly as practicable to its previous condition.

Mr. Chairman, that amendment would permit those who are requested by an inspector to take emergency action to remedy a dangerous situation to recover their costs and expenses from those who caused the discharge, emission or escape.

This amendment would increase the time within which legal action can be taken to within two years of an accident or two years of the accident becoming evident. This was recommended by the West Coast Environmental Law Association. The bill would provide compensation for provinces, municipalities or persons who suffer loss or damages as a result of an accident. I beg your pardon, I am reading the wrong one here. Sorry about that. Cancel what I just said.

An hon. Member: Get rid of the east coast.

Mr. Benjamin: You know, the amendment just speaks for itself: Require those in charge of dangerous goods to restore

[Translation]

d'exempter certaines quantités ou certaines concentrations de matières dangereuses, et nous avons eu à ce sujet de longues discussions avec les représentants des expéditeurs, des transporteurs et des écologistes, afin de déterminer jusqu'à quelle quantité un produit dangereux ne présente pas de danger. L'article 21e) prévoit l'exemption de certains produits, qui, bien que dangereux par leur composition chimique, peuvent néanmoins être transportés sans trop de risque, s'ils sont dilués, concentrés ou placés dans un emballage de petite taille. Cela s'applique surtout aux produits de consommation. L'exemple classique est celui de l'acétone; bien qu'il soit un liquide inflammable qui entre dans la composition du dissolvant à vernis à ongles, ce produit n'est pas réglementé. Par conséquent, il est inutile de faire un rapport chaque fois qu'un flacon de dissolvant est brisé.

M. Ellis: Ce produit est exempté de l'application de la loi, car il ne présente aucun danger pour la vie ou le bien d'autrui.

M. Ellison: C'est cela.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall, would you like to put your motion?

M. Forrestall: Je voudrais poser une question.

The Vice-Chairman: Is there any questions?

The amendment is defeated; 5 yeas, 9 nays.

The Vice-Chairman: We will now deal with Mr. Benjamin's amendment. Mr. Benjamin, would you like to read your amendment?

Une voix: Nous avons plusieurs questions au sujet de l'énoncé de cet amendement.

M. Benjamin: Oui, monsieur le président.

Je propose qu'on modifie l'article 17(2) du Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, en supprimant la ligne 16 de la version française et en la remplaçant par ce qui suit:

ment et doivent, le plus tôt possible, restaurer l'environnement naturel tel qu'il était auparavant.

Monsieur le président, cet amendement permettrait aux personnes sollicitées par un inspecteur pour prendre des mesures d'urgence de se faire rembourser leurs coûts et dépenses par les responsables de l'émission, fuite ou perte.

Cet amendement porterait le délai pendant lequel des poursuites judiciaires peuvent être intentées à deux ans, à partir de la date à laquelle un accident s'est produit ou à laquelle il a été prouvé qu'un accident s'était produit. Cette disposition a été recommandée par la West Coast Environmental Law Association. En vertu de ce bill, toute province, municipalité ou personne ayant subi des dommages ou des pertes à la suite d'un accident pourrait être indemnisée. Je vous demande pardon, ce n'est pas le bon amendement que je suis en train de lire. Excusez-moi. Oubliez ce que je viens de dire.

Une voix: Débarrassons-nous de la côte est.

M. Benjamin: Vous savez, cet amendement parle de lui-même: il s'agit que ceux qui sont responsables des produits

[Texte]

the environment back to its previous condition as much as possible.

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Can I comment on that?

Mr. Benjamin: That was not the West Coast Environmental Law Association. It was the Canadian Environmental Law Association that recommended that.

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: This clause, as I understand it, is discussing reasonable emergency measures, and restoring the natural environment back to as nearly as practicable, its previous condition is not really an emergency measure. It would be a measure that would take place later on and I would imagine, I would hope, that that is covered a little later on in the act when we are talking about clean-ups and that sort of thing. Is that right? Is that correct? They were not listening; they were telling jokes to one another over there in the corner.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, from the government's point of view, this would make the bill an environmental bill which is not its intent and it would surely evoke strong constitutional objections from the provinces. I might also suggest that given a spill in the middle of the winter one could find it very difficult to restore the landscape immediately.

Mr. McDermid: Especially out where you are from.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: This amendment comes under the part of the act that is entitled "Reports and Remedial Measures" and I thought that restoring the natural environment would be a remedial measure, and so did the Canadian Environmental Law Association.

Le vice-président: Est-ce qu'il y a d'autres explications, d'autres questions?

L'amendement est rejeté: oui, 2; contre, 7.

Le vice-président: Nous passons maintenant à l'amendement du gouvernement proposé par M. Deniger.

• 1030

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Je propose que la version française du paragraphe 17(3) du Bill C-18 soit modifiée en retranchant les lignes 21 à 23, page 13, et en les remplaçant par ce qui suit:

sent immédiatement, peut les faire prendre par toute personne qu'il estime qualifiée ou les prendre lui-même.

Le vice-président: Alors, les explications.

Mr. Bockstael: This change affects both the English and the French versions: the French version on line 26 and the English version on line 38. The explanation is to correct grammatical errors.

L'amendement est adopté.

Le vice-président: On a un autre amendement. Monsieur Deniger.

[Traduction]

dangereux restaurant, dans toute la mesure du possible, l'environnement naturel dans son état préalable.

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Puis-je faire un commentaire?

M. Benjamin: Ce n'est pas la West Coast Environmental Law Association, mais la Canadian Environmental Law Association qui l'a recommandé.

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Cet article porte uniquement sur les mesures raisonnables à prendre en cas d'urgence, et il ne me semble pas que la restauration de l'environnement naturel puisse être considérée comme une mesure d'urgence. C'est une mesure qui doit intervenir plus tard et qui, je l'espère, est déjà prévue par la loi, au chapitre des obligations de nettoyage, etc. Est-ce vrai? Ils ne m'ont pas écouté, ils sont en train de se raconter des histoires, là-bas, dans le coin.

M. Bockstael: Monsieur le président, les représentants du gouvernement estiment que cette disposition ferait de ce projet de loi un bill sur l'environnement. Non seulement ce n'est pas là l'objectif du bill, mais encore, je pense que les provinces soulèveraient de nombreuses objections d'ordre constitutionnel. D'autre part, dans le cas d'un déversement survenu en plein hiver, je ne vois pas comment on pourrait restaurer immédiatement l'environnement naturel.

M. McDermid: En particulier dans votre région.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Cet amendement porte sur la partie de la loi intitulée: «rapports et correctifs». La restauration de l'environnement naturel me semble être une mesure corrective, et c'est aussi l'avis de la Canadian Environmental Law Association.

The Vice-Chairman: Is there any question or explanation?

This amendment is defeated; yeas 2; nays 7.

The Vice-Chairman: We will now deal with the government's amendment, moved by Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I move that the French version of subsection 17(3) of Bill C-18 be amended by striking out lines 21 to 23 on page 13 thereof and by substituting the following therefor:

sent immédiatement, peut les faire prendre par toute personne qu'il estime qualifiée ou les prendre lui-même.

The Vice-Chairman: Explanation.

M. Bockstael: Cette modification touche et la version anglaise et la version française. La version française est modifiée à la ligne 26 et la version anglaise à la ligne 38. Il s'agit de corriger des erreurs grammaticales.

The amendment is carried.

The Vice-Chairman: We have another amendment. Mr. Deniger.

[Text]

M. Deniger: Je propose que le Bill C-18 soit modifié en retranchant la ligne 26, page 13, en la remplaçant par ce qui suit:

graphes (2) et (3) ont accès en tout lieu et peu-

Une voix: Ligne 38?

M. Deniger: C'est la version française seulement?

Une voix: Non cela affecte les deux.

Le vice-président: Explication.

Mr. Benjamin: Now I will get to the one I was talking about earlier, Mr. Chairman. I move that Clause 18 be amended by adding immediately after line 14 on page 14 the following:

Any persons requested to take measures pursuant to subsection 17.(3) may recover the costs and expenses of and incidental to the taking of such measures jointly and severally from any persons who caused or contributed to the causation of a discharge, emission or escape referred to in subsection 17.(1).

And by renumbering the following subsections accordingly.

Two, by deleting lines—you just want to take this first part, and then we do Mr. Bockstael's and go to the second part? Okay. This amendment of mine is divided into two, then.

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: One thing I do not understand is, are you making that 18 (2)? Are you making out another subsection? Or are you putting it under 18 (1)? And if you are, why would you renumber the following subsections accordingly?

Mr. Benjamin: It is a good question. We do not need to renumber it.

Mr. McDermid: You thought I was not paying attention, Les. I am watching you.

Mr. Benjamin: I am sorry. It is inserting a new subsection (2).

Mr. McDermid: Is that what you are doing?

Mr. Benjamin: Yes. By adding immediately after line 14 on page 14 the following:

(2) any persons requested . . .

It becomes a new Subsection (2)—and then renumber the following subsections accordingly. The (2) was left off here.

Le vice-président: C'est correct.

Mr. Benjamin: Mr. Vice-Chairman, the amendment would permit those who are requested by an inspector to take emergency actions to remedy a dangerous situation to recover their costs and expenses from those who cause the discharge, emission, or escape. The amendment would increase the time within which legal action can be taken to within two years of the accident or two years of the accident becoming evident. This was recommended by the West Coast Environmental Law Association.

[Translation]

Mr. Deniger: I move that Bill C-18 be amended by striking out line 38 on page 13 thereof and substituting the following therefor:

access to any place or property and

An hon. Member: Line 38?

Mr. Deniger: That is only in the French version.

An hon. Member: No, this affects both versions.

The Vice-Chairman: Explanation.

M. Benjamin: Je reviens à l'amendement auquel j'ai fait allusion tantôt. Monsieur le président, je propose que l'article 18 soit modifié en ajoutant tout de suite après la ligne 16 à la page 14 ce qui suit:

Les personnes tenues aux mesures prévues au paragraphe 17(3) peuvent récupérer les coûts et frais découlant des dites mesures conjointement et solidairement des personnes ayant occasionné ou participé à des émissions, fuites ou pertes prévues au paragraphe 17(1).

et en renumérotant les paragraphes suivants en conséquence.

En deuxième lieu, en retranchant . . . on s'en tiendra à la première partie pour le moment. Nous passerons à l'étude de l'amendement de M. Bockstael avant de proposer la deuxième partie de l'amendement? D'accord. Alors cet amendement comprend deux parties.

Le président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Je ne comprends pas. S'agit-il du paragraphe 18(2) ou d'un autre paragraphe? Modifiez-vous le paragraphe 18(1)? Si c'est le cas pourquoi faut-il renuméroter les paragraphes suivants en conséquence?

M. Benjamin: C'est une excellente question. On n'a vraiment pas besoin de le faire.

M. McDermid: Vous croyiez que je ne faisais pas attention, Les. Je vous surveille.

M. Benjamin: Je m'excuse. Il s'agit d'introduire un nouveau paragraphe (2).

M. McDermid: C'est cela que vous vouliez faire?

M. Benjamin: Oui. En ajoutant tout de suite après la ligne 16 à la page 14 ce qui suit:

(2) toute personne tenue . . .

il s'agit d'un nouveau paragraphe (2). Il faudrait rénuméroter les paragraphes suivants en conséquence. J'avais oublié de préciser qu'il s'agissait du (2)

The Vice-Chairman: That is correct.

M. Benjamin: Monsieur le vice-président, cet amendement permettra aux personnes tenues par un inspecteur aux mesures d'urgence, à remédier à une situation dangereuse, de récupérer leurs frais et dépenses de ceux qui auraient occasionné les émissions, les fuites ou les pertes. La modification vise à prolonger la période durant laquelle il est permis d'intenter un procès la portant ainsi à deux ans de la date l'accident ou de la date de la découverte de celui-ci. Cette recommandation provient de l'Association de la côte ouest du droit de l'environnement.

[Texte]

The bill should provide compensation for provinces and municipalities or persons who suffer loss or damages as a result of an accident involving dangerous goods from those who transport and own the dangerous goods, since they are responsible for the accident. Since this would require extensive rewriting of the bill, a private member cannot do that; but the bill should provide a compensation fund to help those who have immediate needs after an accident for out-of-pocket costs.

• 1035

I am getting into the second part of my amendment here. The main thing about that new subclause 2 is that those persons who are requested by an inspector to take the actions can recover their costs.

Mr. Charron: Mr. Chairman, we kind of like the original amendment. I will ask Mr. Shaffer to speak about the first part of the new amendment. I take it, Mr. Chairman, we are dealing with these in two parts?

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Charron: Having made the remark that we liked the original one, I will ask Mr. Shaffer, if it is okay with you, Mr. Chairman, to comment on the first part of the new one.

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman.

On the first part of the new one, my remarks are predicated on the hypothesis that it is in order because it goes beyond the present purposes and provisions of the bill to authorize, or to give a legal action for, recovery of costs and expenses to persons that the bill does not presently provide for. Clause 18.(5) simply leaves civil remedies unaffected, so those who have civil remedies are not prevented from taking the appropriate legal recourse despite the fact that this bill authorizes Her Majesty to recover certain cleanup costs and expenses. To go beyond that is to go beyond what most legislation in this field authorizes, and we may possibly get into a constitutional difficulty if, in a bill that is drafted under criminal law in a penal way, we go too far into the private rights and remedies.

Mr. Benjamin: Even though an inspector who is authorized to act under the provisions of this bill has requested someone completely removed from and separate from or having nothing to do with the transportation of dangerous goods? For example, if he requests some local contractor who has some equipment on the site of a spill to move in and clean it up, and the guy cleans it up, and when does he collect his costs?

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I believe Mr. Ellison previously explained that there may well be some aspects of compensation. If there is an agreement whereby an inspector makes a request for help and that request is complied with, that compensation would be under Clause 18 as part of the recovery of costs and expenses of Her Majesty in right of Canada.

Mr. Benjamin: I see.

[Traduction]

Le bill devrait assurer le dédommagement des provinces, des municipalités ou des personnes ayant subi des pertes ou des dommages suite à un accident survenu durant le transport de marchandises dangereuses par les propriétaires de ces marchandises dangereuses, et par ceux qui en assurent le transport puisqu'ils en sont les responsables. Un député ne peut pas demander que la rédaction d'un projet de loi soit reprise, mais j'estime que ce projet de loi devrait prévoir le dédommagement de toutes les personnes qui ont apporté des secours immédiats.

J'en arrive maintenant à la deuxième partie de mon amendement. Le nouveau paragraphe 2 prévoit que les personnes tenues de prendre des mesures d'urgence soient défrayées.

M. Charron: Monsieur le président, nous trouvons que l'amendement initial est tout à fait satisfaisant. Je demanderais à M. Shaffer de commenter la première partie du nouvel amendement, puisque j'ai cru comprendre, monsieur le président, que cet amendement comporte deux parties.

Le vice-président: Oui.

M. Charron: Après nous être déclarés satisfaits de l'amendement initial, je voudrais demander à M. Shaffer de commenter la première partie du nouvel amendement, si vous le permettez, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président.

Mes commentaires sont fondés sur l'hypothèse que cet amendement est recevable. En effet, les objectifs et les dispositions du présent projet de loi ne prévoient pas le dédommagement des personnes non visées, ni la possibilité pour celles-ci d'intenter des poursuites judiciaires pour dommages-intérêts. L'article 18(5) n'a aucun effet sur les recours civils, et toute personne disposant de ces recours peut intenter des poursuites judiciaires, indépendamment du fait que ce projet de loi autorise le recouvrement des dépenses et frais de nettoyage par Sa Majesté. Si nous allons trop loin, nous risquons de rencontrer des difficultés d'ordre constitutionnel, dans la mesure où un projet de loi relevant du droit pénal ne peut avoir qu'une incidence limitée pour ce qui est des droits et des recours des particuliers.

M. Benjamin: En vertu de cette loi, l'inspecteur peut très bien faire appel à une personne n'ayant rien à voir avec le transport de produits dangereux. Par exemple, il peut très bien demander à un entrepreneur, dont le matériel se trouve sur les lieux d'un déversement, de l'utiliser pour nettoyer. Quand et comment cet entrepreneur sera-t-il remboursé?

M. Shaffer: Monsieur le président, je crois que M. Ellison a déjà expliqué le mécanisme d'indemnisation prévu par la loi. Si un inspecteur demande et obtient l'aide d'un particulier, celui-ci sera automatiquement remboursé de ses frais et dépenses en vertu de l'article 18, dans la mesure où ceci se justifie dans les circonstances.

M. Benjamin: Je vois.

[Text]

Mr. Forrestall: You cannot move it, in any event.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, in our view the motion is substantive and as such is out of order. If it is acceptable to the government in whole or in part it is up to the government to move it, and I would ask you to make some ruling with respect to it.

Le vice-président: La motion de M. Benjamin, n'est pas recevable parce qu'elle impose des dépenses supplémentaires au Trésor et qu'elle porte sur le fonds même du texte de loi original qui a été accepté en deuxième lecture. Alors, elle est inacceptable comme amendement. Oui?

Mr. Skelly: I would just place an amendment in line 4 on page 14. To "pursuant to subsection 14(3) or 15(2)" we would add "or section 17". Basically, all this does is to put forward a situation where the Crown can recover the costs of anyone who has abandoned dangerous goods.

• 1040

Mr. Bockstael: You are making a motion?

Mr. Skelly: Yes, I just moved an amendment.

The Vice-Chairman: It is our original amendment. Monsieur Skelly, vous en faites une proposition?

M. Skelly: Oui.

Le vice-président: Alors vous en faites une proposition. Celle de M. Benjamin a été retirée. Il s'agit maintenant, d'autre chose. Alors, monsieur Skelly, avez-vous le texte de l'amendement que vous présentez actuellement?

M. Bockstael: Oui, c'est le texte original. On l'a.

Le vice-président: D'accord.

An hon. Member: It is our original amendment which we have changed. Clause 1. We are now moving it.

Mr. Bockstael: On behalf of the Chairman, I will read that the amendment is by deleting line 4...

by deleting line 4 at page 14 and substituting the following therefore: "pursuant to subsection 14(3) or 15(2) or section 17."

An hon. Member: That is it.

Le vice-président: Alors, c'est proposé par M. Skelly. Est-ce qu'il y a des questions ou des remarques?

Mr. Bockstael: Comments by the government. We agree with it. In fact it seems to correct an error or an omission in the bill. We accept it.

L'amendement est adopté.

Le vice-président: Nous avons maintenant un autre amendement du gouvernement, proposé par M. Fisher.

Mr. Fisher: I move that Bill C-18 be amended by striking out lines 16 to 22 on page 14 and substituting the following:

... this section, a defendant engaged in any activity to which this Act applies is deemed to have been at fault or

[Translation]

M. Forrestall: De toute façon, cette motion n'est pas recevable.

Le vice-président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, il s'agit, selon nous, d'une motion de fond, qui, par conséquent, est irrecevable. Néanmoins, si le gouvernement décide de l'accepter en partie ou dans sa totalité, je vous demanderais de rendre un jugement à cet égard.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin's motion is out of order because it imposes supplementary outlays on the Treasury and because it is dealing with the intent of the original bill which has been accepted in second reading. This amendment is therefore out of order. Yes?

M. Skelly: J'aimerais insérer un amendement à la ligne 6 de la page 14, de façon à lire: «par les mesures visées aux paragraphes 14(3), 15(2) ou à l'article 17». Cela permettrait à Sa Majesté de recouvrer des frais de quiconque aurait abandonné des produits dangereux.

M. Bockstael: En faites-vous une proposition?

M. Skelly: Oui, je viens de proposer un amendement.

Le vice-président: C'est notre amendement original. Mr. Skelly, do you want to make it a motion?

Mr. Skelly: Yes.

The Vice-Chairman: So you are making it a motion. Mr. Benjamin has withdrawn his. Now, this is another question. So, Mr. Skelly, do you have a copy of the amendment you are now moving?

Mr. Bockstael: Yes, this is the original text. We have it.

The Vice-Chairman: Fine.

Une voix: C'est l'amendement original que nous avons modifié. Nous allons maintenant proposer l'article 1.

M. Bockstael: Au nom du président, je vais lire l'amendement qui vise à...

Retranchez la ligne 6, page 14 et en le remplaçant par ce qui suit: «paragraphe 14(3) ou à l'article 15(2) ou à l'article 17.»

Une voix: C'est tout.

The Vice-Chairman: So, Mr. Skelly has made a motion. Any debate or question on the motion?

M. Bockstael: En ce qui concerne le gouvernement, nous sommes en faveur. L'amendement semble vouloir corriger une erreur ou une omission qui s'est glissée dans le bill. Nous l'acceptons.

The amendment is carried.

The Vice-Chairman: We now have another amendment from the government moved by Mr. Fisher.

M. Fisher: Je propose que le bill C-18 soit modifié en retranchant les lignes 17 à 24, page 14, et en les remplaçant par ce qui suit:

(2) Le défendeur qui se livre à une activité régie par la présente loi est présumé, lors des procédures intentées en

[Texte]

negligent unless he establishes, on a balance of probabilities, that he and any others for whom he is by law responsible, took all reasonable measures to comply with this."

Mr. Bockstael: The government contends that it is substantive to respond to industry submissions as follows:

(a) the owner of the goods should not be held liable for the negligence of a carrier. See for example CCPA submission pages 9 and 10

(b) making the owner liable results in many goods being shipped FOB, that is, under the consignee's ownership. See for example Canadian Trucking Association page 9.

It is proposed to leave this proposed section general, that is, to refer to any person named in proposed subsection 18(1). This is the purpose of the government's amendment.

Le vice-président: Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur cet amendement proposé par M. Fisher?

L'amendement est adopté.

Le vice-président: Monsieur Skelly.

Mr. Skelly: As I read the amendment against the original clause, it tends to weaken it and again sets up this debate. We qualify "it took all reasonable measures to comply". If as I understand it in lines 22 and 23, we are chopping out.

... he is by law responsible complied with this Act and the regulations.

the obligation in the subclause as it exists sets up an out on the grounds that the person complied with the act and regulations and yet we have set a different kind of condition in the next one which says

... took all reasonable measures to comply ...

Again I am concerned that it weakens the thrust of the bill. I guess maybe what I want to do is express the concern that we are pulling the teeth again.

Le vice-président: Monsieur Skelly, je vais demander à M. Shaffer, je pense, de vous répondre au sujet de votre préoccupation.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman. Our intention is not at all to weaken the bill. It is simply that we have already voted amendments in Clauses 8 and 10, in response to industries' concerns. We thought they were valid that if we are going to have a standard of getting out of liability, it should be a consistent standard throughout the act, and the standard is taking reasonable measures to comply with the act. That is the reason for the amendment.

• 1045

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall.

[Traduction]

vertu du présent article, coupable de faute ou de négligence, sauf s'il établit, toute probabilité pesée, que les personnes dont il est légalement responsable et lui-même ont pris toutes les précautions raisonnables pour assurer l'observation de la présente loi et de ses règlements.

M. Bockstael: Le gouvernement est de l'avis que pour répondre adéquatement aux instances présentées par l'industrie il faudrait que:

(a) Le propriétaire des marchandises n'accepte pas la responsabilité pour la négligence du transporteur. Veuillez voir le mémoire de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques à cet égard. On en parle aux pages 9 et 10 de la version anglaise.

(b) Le fait de tenir le propriétaire responsable, incitera les propriétaires à expédier plus de marchandises. FOB c'est-à-dire, au non de consignataire. Veuillez vous reporter à page 9 du mémoire de l'Association canadienne du camionnage.

Nous proposons que l'article reste général, afin d'englober toutes les personnes visées au nouveau paragraphe 18(1). Voilà le but de l'amendement du gouvernement.

The Vice-Chairman: Is there any other discussion on this amendment proposed by Mr. Fisher?

The amendment is carried.

The Vice-Chairman: Mr. Skelly.

M. Skelly: L'amendement porté à l'article original tend à l'affaiblir et nous lance encore dans la discussion. Nous avons précisé «on pris toutes les précautions raisonnables pour assurer l'observation». Si je ne m'abuse, nous supprimons cette précision aux lignes 22, 23 et 24.

... dont il est légalement responsable et lui-même ont respecté la présente loi et ses règlements.

Le paragraphe actuel prévoit une échappatoire pour les personnes ayant observé la loi et ses règlements. Toutefois, l'amendement suivant prévoit une condition complètement différente, à savoir:

... ont pris toutes les précautions raisonnables ...

Je crains qu'on est en train de réduire le bill à l'impuissance. Ce bill n'aura plus d'autorité.

The Vice-Chairman: Mr. Skelly, I will ask Mr. Shaffer to reply to your concern.

Mr. Shaffer: Merci, monsieur le président. Notre intention n'est pas d'affaiblir le bill. Il s'agit simplement de donner suite aux amendements déjà adoptés aux articles 8 et 10 qui répondent aux inquiétudes de l'industrie. Nous croyions que leurs préoccupations étaient bien fondées et que s'il fallait avoir des critères de responsabilité, il faudrait qu'ils s'appliquent systématiquement partout dans le bill. Il s'agit donc de prendre toutes les précautions raisonnables pour assurer l'observance de la loi. Voilà la raison de l'amendement.

Le vice-président: Monsieur Forrestall.

[Text]

Mr. Forrestall: I just could not let it go without noting it. I am a great reader of legislation and I sure as hell have not had much opportunity to draft any in the last 15 years. On the other hand, I have never, in anything I have ever read, come across the phrase "on a balance of probabilities". On the other hand, I am quite familiar with that phrase because it is a phrase used with respect to technical investigations of reasonably high order. I am curious as to the reason for its importation into legislation. Perhaps Mr. Shaffer might have some explanation.

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman. It was inserted for, if you like, abundance of caution, in the sense that this bill is drafted as a criminal or a quasi-criminal piece of legislation. Here, we are dealing with recovery of costs and expenses, and to make it clear this was not a penal aspect, the words "on a balance of probabilities", which are well known to be that standard of proof required in a civil type of proceeding, should be the standard, rather than any standard higher than that. I think the words are there for an abundance of caution only.

Le vice-président: Est-ce que l'amendement est adopté? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-18 be amended by deleting lines 4 to 5 at page 15 and substituting therefor the following:

which the proceedings are brought or became evident if that is a later date.

This is the one that would increase the time in which legal action can be taken to within two years of the accident or two years of the accident becoming evident. Again, that one comes from the West Coast Environmental Association. You know, the bill should provide compensation for provinces, municipalities or persons, but I cannot move that.

Le vice-président: Alors, monsieur Benjamin, la proposition que vous faites est la suivante:

which the proceedings are brought or became evident if that is a later date.

That is all right. M. Bockstael, auriez-vous des remarques à formuler?

Mr. Bockstael: To the committee and to Mr. Benjamin, the government could accept this amendment in part, but we are concerned with inserting a different wording. In other words, we agree that lines 4 to 5 at page 15 be amended. Pardon me, only line 5: "which the proceedings are brought or taken occurred". We would like the words "or taken occurred"; we would add "or became evident", and we would drop your suggestion "if that is a later date". It is whenever it became evident.

[Translation]

M. Forrestall: Je ne pouvais pas m'empêcher de faire un commentaire à ce sujet. Je ne suis pas un grand amateur des projets de lois et je n'ai certainement pas eu beaucoup d'occasions de faire de la rédaction depuis quinze ans. D'un autre côté, je n'ai jamais rencontré l'expression «toute probabilité pesée» dans un projet de loi. Toutefois, cette phrase se trouve souvent dans les enquêtes techniques assez complexes. Je suis curieux de savoir pourquoi on l'a introduite dans le bill. M. Shaffer pourrait peut-être éclaircir cette question.

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président. On l'a introduite par excès de zèle, si vous voulez, parce que le bill a été rédigé comme un projet de loi qui cadre avec le droit pénal, ou quasi pénal. Nous parlons ici des frais et des dépens; alors, en vue de préciser qu'il ne s'agissait pas d'un crime, on a cru bon d'adopter l'expression «toute probabilité pesée», que l'on emploie dans les procès civils. Donc, les mots y sont comme mesure de précaution seulement.

The Vice-Chairman: Is the amendment carried? Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose qu'on modifie le Bill C-18 en retranchant les lignes 2 et 3, page 15, et en les remplaçant par ce qui suit:

présent article se prescrivent par deux ans à compter de la date des événements en cause ou de la date à laquelle on a pris connaissance des événements si cette date est postérieure.

Cet amendement vise à prolonger la période durant laquelle on peut tenter des poursuites, soit deux ans à compter de la date des événements en cause ou de leur découverte. Encore une fois, il découle d'une recommandation de la West Coast Environmental Association. Vous savez, le bill devrait prévoir une compensation pour les provinces, les municipalités ou les personnes, mais je ne suis pas en mesure de la proposer.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, your amendment reads as follows:

présent article se prescrivent par deux ans à compter de la date des événements en cause ou de la date à laquelle on a pris connaissance des événements si cette date est postérieure.

Tout est en ordre. Mr. Bockstael, do you have any comments on that motion?

M. Bockstael: Honorables membres du Comité et Monsieur Benjamin, le gouvernement peut accepter cet amendement, en partie. Toutefois, nous voudrions modifier le libellé. En d'autres termes, nous sommes d'accord pour que la ligne 3, page 15, soit amendée. Il s'agirait d'ajouter la modification à la fin. Nous aimerions que "en cause" soit maintenu; nous y ajouterions: ou de la date à laquelle on a pris connaissance des événements, et nous supprimerions les mots "si cette date est postérieure" que vous avez proposés. Il s'agit de savoir à quelle date on prend connaissance des événements.

[Texte]

Mr. Benjamin: Even if it was at a later date. I am agreeable, Mr. Chairman. I am agreeable to change my amendment.

• 1050

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Forrestall and Mr. Chairman, it is just a technical change.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I am agreeable, Mr. Chairman, just to change my amendment, to put a period after the word "evident" and delete "if that is a later date".

Mr. Bockstael: And allow "or taken occurred" to be left in. We are just adding "or became evident" to the last line.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, je pense que l'on ne peut pas . . .

Mr. Benjamin: Right, or taken—I get you, yes.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, il faut que vous laissiez votre amendement tel quel. On ne peut pas le modifier tant qu'il n'a pas été présenté . . . Il faut que vous le présentiez dans la forme dans laquelle il a été lu tantôt.

A moins de le retirer pour en présenter un autre.

Mr. Forrestall: Withdraw and reinsert.

Mr. Benjamin: I withdraw that amendment, Mr. Chairman.

Le vice-président: Est-ce qu'il y a consentement unanime pour permettre que l'on retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

Le vice-président: Avez-vous un autre amendement?

Mr. Bockstael: Withdraw and reinsert.

Mr. Benjamin: I will withdraw that amendment, Mr. Chairman.

Le vice-président: Est-ce que l'on peut avoir votre amendement modifié s'il vous plaît?

Mr. Benjamin: Agreed.

Le vice-président: D'accord

Mr. Benjamin: I would then move that line 5 at page 15 be deleted and substitute the following therefor "occurred"—oh, I beg your pardon. Does not line 4 have to be changed too?

Mr. Bockstael: No, line 5, to add after the word "occurred", really that is what you want.

Mr. Benjamin: Oh, yes, "or became evident". We are just adding three words, then.

Le vice-président: La proposition est la suivante: by removing the period in line 5 and adding "for became evident." That is right?

Mr. Benjamin: Yes.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall has a question.

Mr. Forrestall: Mr. Shaffer, Mr. Chairman, may very well comment on it, but what impact does that have where it says:

[Traduction]

M. Benjamin: Même si la date est postérieure. Je suis d'accord, monsieur le président, pour que l'on modifie mon amendement.

M. Shaffer: Merci, monsieur Forrestall et monsieur le président. Il s'agit d'une modification technique.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis d'accord pour changer mon amendement; puisque l'amendement parle de la date à laquelle on a pris connaissance des événements, il suffirait de supprimer ce qui suit: «si cette date est postérieure».

M. Bockstael: Il suffit donc d'ajouter «ou la date à laquelle on a pris connaissance des événements» après la dernière ligne.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, I do not think we can . . .

M. Benjamin: D'accord. J'ai compris.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, you will have to leave your amendment as is. It cannot be modified until it has been moved. You will have to move it as you did earlier.

Or, you could withdraw it and move another one.

M. Forrestall: Il faudrait le retirer, pour en proposer un autre.

M. Benjamin: Je retire mon amendement, monsieur le président.

The Vice-Chairman: Is there unanimous consent that the amendment be withdrawn.

The amendment is withdrawn.

The Vice-Chairman: Do you have another amendment?

M. Bockstael: Il faudrait le retirer et en proposer un autre.

M. Benjamin: Je vais retirer mon amendement, monsieur le président.

The Vice-Chairman: Could we have the amended version of your amendment, please?

M. Benjamin: D'accord.

The Vice-Chairman: Agreed.

M. Benjamin: Je propose que la ligne 3, page 15, soit retranchée et qu'on la remplace par ce qui suit: «ou à laquelle» . . . Excusez-moi. Je me suis trompé, n'est-ce pas?

M. Bockstael: Il faut simplement ajouter la modification après la dernière ligne.

M. Benjamin: D'accord. Il suffirait d'ajouter «or became evident», en anglais, et, en français, «ou de la date à laquelle on a pris connaissance des événements».

The Vice-Chairman: The amendment reads as follows: en ajoutant les mots «or became evident» dans la version anglaise. N'est-ce pas? Et dans la version française: «ou de la date à laquelle on a pris connaissance des événements».

M. Benjamin: Oui.

Le vice-président: M. Forrestall veut poser une question.

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Shaffer peut très bien commenter cet amendement, mais quelles seraient les

[Text]

No proceedings in respect of a claim under this section may be instituted after two years from the day the events in respect of which the proceedings are brought or taken occurred.

—and whatever the other amendment is. What do they do, those final words, what do they do to the two years? Good God, this might be 25 years down the road! As Mr. McDermid might suggest, are we embarking on a capacity for witch hunting years after the fact?

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman. Your suggestion is correct, in part, that the insertion of those words would allow proceedings after the limitation period of two years, but within a reasonable period of the occurrence becoming evident.

Mr. Forrestall: With all due respect, Mr. Chairman, I love courts to have reference to historical documents to clearly understand the intent of the legislator from time to time, and in that sense I have some fondness for one of our principal legal systems. But I do not think we can assume that that type of protection is there. Courts will always be reasonable and courts will always reject unreasonableness. On the other hand, if the two years are not sufficient let us amend that to five years, but to leave it open forever and ever when there is clear pursuit—if deliberate criminal negligence has been cause then there is, of course, open pursuit. I think you are just opening up the possibility for witch hunts years after events occur.

The Vice-Chairman: Mr. Fisher.

Mr. Fisher: That is a pretty good point that Mr. Forrestall has brought up, Mr. Chairman, but I would refer him to the example of the Love Canal incident in New York States where, although the goods were not in transit they were deliberately dumped there. That occurred, I think, in the early fifties and then people were permitted to build homes and schools on top of that dump, which would indicate the exact necessity for this amendment. So I would speak in favour of it. I do not think we want witch hunts either, Mr. Forrestall, but I think where something that appears to be deliberate has occurred, then I think the courts should have the opportunity, to investigate that.

• 1055

The Vice-Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I think I am also in favour of the amendment. I will give the hon. member another example that I was involved in, thalidomide baby cases, where under the strict civil law of the Province of Quebec there was no recourse. They had to take action in the States because the law in the States made it possible for the parents and the child to get compensation because they only found out several years after what the cause was of the birth defect.

[Translation]

conséquences d'une telle modification sur le paragraphe suivant:

Les poursuites intentées en vertu du présent article se prescrivent par deux ans à compter de la date des événements en cause.

Quelles seraient les conséquences de cet amendement? Permettrait-il d'attendre 25 ans? En adoptant cette modification, allons-nous autoriser une chasse aux sorcières qui peut durer éternellement?

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président. Vous avez en partie raison de dire que l'introduction de cet amendement permettrait d'intenter des poursuites après le délai de deux ans, mais pourvu que cela soit fait dans un délai raisonnable suivant la date où on a pris connaissance des événements.

M. Forrestall: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, je suis heureux que les tribunaux aient accès aux documents historiques, ce qui leur permet de bien comprendre l'intention des législateurs de temps à autre. J'éprouve une certaine affection pour un de nos systèmes judiciaires à cet égard. Toutefois, nous ne pouvons pas présumer une protection semblable. Les tribunaux seront toujours raisonnables et vont toujours repousser tout ce qui est déraisonnable. D'un autre côté, si les deux ans ne suffisent pas, que le paragraphe soit amendé pour prévoir une période de cinq ans. Il est évident que les actes criminels donnent lieu à des poursuites. Toutefois, laisser cette disposition sans condition, c'est permettre une chasse aux sorcières sans fin.

Le vice-président: Monsieur Fisher.

M. Fisher: M. Forrestall vient de soulever une question valable, monsieur le président. Toutefois, j'attire son attention sur le cas de Love Canal, dans l'État de New York, où des marchandises dangereuses ont été délibérément jetées, même si elles n'étaient pas en transit. Je pense que cela s'est passé au début des années 50 et, ensuite, on a permis la construction de maisons et d'écoles sur le dépot. C'est exactement pourquoi nous avons besoin de cette modification. Je suis en faveur de la modification. Je ne pense pas qu'il faut faire des chasses aux sorcières non plus, monsieur Forrestall, mais dans le cas d'un incident qui semble être intentionnel, je pense que les tribunaux devraient avoir l'occasion de faire enquête.

Le vice-président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Je pense que j'approuve la modification. Je vais donner au député un autre exemple que je ne connais personnellement. Il s'agit des petites victimes de la thalidomide, pour qui il n'y avait pas de recours aux termes du droit civil très strict de la province de Québec. Les personnes en question ont dû intenter des poursuites aux États-Unis, parce que les lois américaines permettaient aux parents et aux enfants d'obtenir une compensation, bien qu'il ait fallu plusieurs années avant de savoir ce qui avait provoqué le défaut de conformation.

[Texte]

Mr. Forrestall: But that is something that occurred, that is one realization. I am saying the courts were reasonable and that might very well . . .

Mr. Deniger: But they were not reasonable here. I mean, they had to go to the States. That is precisely my point.

Mr. Forrestall: . . . if you find out about it tomorrow, the two years starts tomorrow, not ten years ago, I agree with that. But I am just saying that where an incident occurs, after two years or four or five years down the road, if it was clearly dealt with or there was a public conscience or awareness, and there had been an assessment and a dialogue with respect to assessment of claim or responsibility or liability or whatever the question might rise, that would be an entirely different situation from what we have now. We have now the capacity for somebody to reopen something that had been clearly dealt with and disposed of, or even if it was incapable of disposition at some point in time, for ever and ever, the matter could be pursued. I just think it opens things. There has to be some end to civil matters. Where it is criminal, then of course it is quite different. But that is not within the . . .

Mr. Deniger: Do you have any objection if he just reads it again?

Mr. Skelly: Sure, not at all.

Le vice-président: Alors, pouvez-vous lire l'amendement?

Mr. Skelly: It just adds: "which the proceedings are brought or taken . . ."

An hon. Member: "Occurred."

Mr. Skelly: "or became evident." Now, just a moment.

Mr. Benjamin: "Or became evident" after the word "occurred."

The Vice-Chairman: By removing the period on line five and adding "or became evident."

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Skelly: If I had the floor . . .

Le vice-président: Avant d'aller plus loin, je vais demander à M. Shaffer, peut-être, de faire le point sur le sujet. Ensuite, on reviendra avec d'autres précisions.

Mr. Skelly: May I add my example so Mr. Shaffer might be able to put the two of these together? Mr. Forrestall raises an interesting point, but the dilemma is that if we put a situation in place and an investigation as to who is to blame occurs, then at the end of the investigation, let us assume there is a time-consuming investigation, we do in fact establish blame but the results occur in a short period of time after the time available to take action. That is one example. The other one is that there could be a time lag between the time when we become aware of the incident, and I would be very seriously concerned if in the short time somebody was barred from action because of this situation. But I would use the example of an investigation to establish blame and then that disquali-

[Traduction]

M. Forrestall: Mais c'est quelque chose qui s'est passé, c'est un fait. A mon avis, les tribunaux ont été raisonnables et il se pourrait fort bien . . .

M. Deniger: Mais les tribunaux n'étaient pas raisonnables, ici, car les parents ont dû aller aux États-Unis. C'est précisément cela le problème.

M. Forrestall: . . . si l'on se rend compte de la situation demain, je suis d'accord que la période de deux ans commence demain, et non il y a dix ans. Mais à mon avis, si l'on prend des mesures concrètes à l'égard d'un incident, ou si le public était au courant de la situation, et qu'il y a eu une évaluation et un dialogue concernant les réclamations ou la responsabilité, ou quoi que ce soit, cela serait une situation tout à fait différente de ce que nous connaissons actuellement. Il est maintenant possible pour quelqu'un de rouvrir une affaire qu'on avait réglée, ou même si l'on n'a pu la régler à un certain moment, l'affaire pourrait être poursuivie à jamais. Je crois que cela donne une trop grande latitude. Les affaires civiles doivent prendre fin, à un moment donné. Bien entendu, les affaires criminelles sont tout à fait différentes. Mais cela ne relève pas de . . .

M. Deniger: Avez-vous des objections à ce qu'il le relise?

M. Skelly: Non, pas du tout.

The Vice-Chairman: Could you read the amendment please?

M. Skelly: L'amendement se lit comme suit: «à compter de la date des événements . . .»

Une voix: «En cause.»

M. Skelly: «Ou de la date à laquelle on a pris connaissance des événements.» Un instant.

M. Benjamin: Après les mots «en cause.»

Le vice-président: On enlève le point, à la ligne 3, et l'on ajoute les mots: «ou de la date à laquelle on a pris connaissance des événements»,

M. Benjamin: C'est cela.

M. Skelly: Si j'avais la parole . . .

The Vice-Chairman: Before going any further I will call upon Mr. Shaffer to clarify this point. We will then move onto other clarifications.

M. Skelly: Puis-je citer mon exemple pour que M. Shaffer puisse mettre les deux ensemble? M. Forrestall soulève un point intéressant, mais il y a quand même un dilemme. Si l'on prévoit des procédures d'enquête pour établir le blâme, à la fin de l'enquête—et mettons que c'est une enquête très longue,—si l'on détermine qui est à blâmer, il se peut que l'on ait les conclusions juste après la fin de la période prescrite. Voilà un exemple. Dans un autre cas, il peut y avoir un délai entre le moment où l'on se rend compte de l'incident, ce qui fait que la période prescrite est dépassée. Je serais très inquiet si la personne ne pouvait pas intenter des poursuites pour cette raison. Mais je donne l'exemple d'une enquête, visant à attribuer le blâme, qui dépasse la courte période de deux ans et qui annule donc la possibilité d'intenter des poursuites.

[Text]

fied a person because we were just beyond that short two-year period.

Le vice-président: Si le comité le permet, je vais demander à M. Shaffer de répondre, à ce sujet.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman. In response to the remarks by Mr. Skelly and some other remarks that were made about the thalidomide case, I thought perhaps it would be a good idea to get some perspective on this clause. All we are dealing with here is recovery by Her Majesty of reasonable costs and expenses of cleaning up a spill. As I tried to explain before, we are not touching civil actions and we are not proscribing or limiting civil actions. The reason why the government has this provision drafted the way it is now, is that two years is a pretty clear cut-off date. It goes beyond the usual maximum for summary conviction, but it is because in some cases it is difficult to determine. But this is only reasonable clean-up costs and expenses, and we felt a two-year rule was the clearest type of expression. There are other statutes which in some cases say something like this: no proceedings can be instituted after two years from the day the events occurred or ought reasonably to have become known to the prosecuting authority—or some words to that effect. We thought, given the limited scope of this, it would just be clearest to have a two-year rule.

• 1100

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is two years after the day the event occurred or two years after the event became evident. You could have a spill we will say not reported, and it does not become evident for 2 months or 2 years afterwards; then costs can be recovered. I do not think the 20 or 25 years later thing is—it probably could happen, but it could happen like being struck by lightning.

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: None of the examples being thrown around today cover the safe transportation of goods which we are discussing. We were talking about a dump in New York, which has nothing to do with the safe transportation of goods.

Mr. Benjamin: It is recovery of costs and expenses we are on.

Le vice-président: Je pense que les exemples étaient utilisés simplement pour illustrer les probabilités avec un délai de deux ans.

Sommes-nous prêts maintenant à passer au vote sur la motion de M. Benjamin?

L'amendement est adopté: oui, 8, non, 1.

L'article 18 tel qu'amendé est adopté sur division.

L'article 19 (Solvabilité).

Le vice-président: M. Benjamin a un amendement à l'article 19.

Clause 18 as amended carried on division.

[Translation]

The Vice-Chairman: With the committee's permission, I will ask Mr. Shaffer to reply to these remarks.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président. A la suite des commentaires faits par M. Skelly, et d'autres, concernant les victimes de la thalidomide, il convient peut-être de remettre cet article dans son contexte. Il s'agit simplement du recouvrement, par Sa Majesté, des frais et dépens raisonnables faits en nettoyant un déversement. Comme j'ai essayé de l'expliquer plus tôt, il ne s'agit pas de poursuites civiles et l'on ne proscriit ni ne limite les poursuites civiles. Si le gouvernement rédige l'article de cette façon, c'est que la période de deux ans est un délai assez clair. Il dépasse le maximum normal dans les cas de déclaration sommaire de culpabilité, mais c'est parce qu'il est parfois difficile de déterminer les causes de l'incident. Mais il s'agit simplement de frais et dépenses raisonnables de nettoyage, et nous avons estimé que la règle de deux ans était la disposition la plus claire. D'autres lois ont des dispositions qui disent: les poursuites intentées en vertu du présent article se prescrivent par deux ans, à compter de la date des événements en cause, ou de la date à laquelle les instances de la poursuite auraient raisonnablement dû être au courant des événements. Étant donné l'envergure limitée de ces dispositions, nous avons estimé qu'il serait plus clair d'avoir recours à la règle de deux ans.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, il s'agit de deux ans à compter de la date des événements en cause ou de deux ans après la date à laquelle l'on se rend compte des événements. Il se peut qu'il y ait un déversement qui, par exemple, n'est pas rapporté, et dont on ne se rend pas compte avant deux mois ou deux ans; ensuite, on peut recouvrer les coûts. Je pense qu'il est très peu probable qu'il s'agisse de 20 ou 25 ans, cela pourrait arriver, mais c'est aussi probable que d'être frappé par un éclair.

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Les exemples dont on parle aujourd'hui n'ont aucun rapport avec la sécurité du transport des marchandises. On a parlé d'un dépotoir, à New York, qui n'a rien à voir avec la sécurité du transport des marchandises.

M. Benjamin: Nous parlons de recouvrement des coûts et dépenses.

The Vice-Chairman: I think that the examples were used merely to illustrate situations that could occur with the two-year time period.

Are we now ready to vote on Mr. Benjamin's motion?

The amendment is carried: 8 yeas, 1 nay.

Clause 18 as amended is carried on division.

Clause 19 (Financial Responsibility):

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin has an amendment to Clause 19.

L'article 18, tel qu'amendé, est adopté sur division.

[Texte]

Le vice-président: Alors, l'article 19, l'amendement de monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: I move that Bill C-18 be amended in Clause 19 by deleting line 14 at page 15 and substituting the following therefor:

19.(1) the Minister shall require any . . .

Mr. Chairman, the amendment would change the word "may" to "shall" so that all companies involved in transporting dangerous goods would have to prove financial responsibility. The amount of financial responsibility for different types of companies could be determined by regulation. How can anybody recover expenses if the company has no money or is bankrupt? You can be looking at damages into the millions.

The Vice-Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: The government would oppose this amendment because it would require the minister to do so in every case. It would make it mandatory in every case even if it was not appropriate. Secondly, it would make the minister guilty of an offence if he did not lay such a charge.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: The parliamentary secretary has answered in part with a rebuttal to Mr. Benjamin. I am surprised and appalled that he would suggest every farmer, every fisherman, everyone who moved a dangerous item, would have to file proof of financial responsibility. I realize that in his quest, in his endeavour, to slam the multinationals and the big companies he is overlooking the fact that there are a few of us little people around who may have to carry dangerous goods and do it the right way. It is obvious they are not a party of the little men.

The Vice-Chairman: Mr. Skelly.

• 1105

Mr. Skelly: Again, the stunning intervention and the imputation of motive in the last comments really does not give an example to a situation where somebody is involved in transporting dangerous goods and leaves a tremendous number of people as a result of an accident or injury . . .

An hon. Member: You are assuming that everybody is a criminal.

Mr. Skelly: The thing I am concerned about is anybody using public facilities and whatnot to transport; roads and highways in communities.

I would put a question in relation to the objections raised by the parliamentary secretary. It is my assumption that people who are travelling those goods do carry insurance and have regular liability, and that in some exceptional cases further financial responsibility may be required, depending on the size of the problem. I will put the question through you, Mr. Chairman, maybe to one of the witnesses: Could a person, by organizing the corporate structure in such a way, be carrying too little financial responsibility, or none at all if we allow this "may" thing to go in, and by simply bankrupting one of the companies that happen to be carrying the goods avoid liability

[Traduction]

The Vice-Chairman: We will now consider Mr. Benjamin's amendment to clause 19.

M. Benjamin: Je propose qu'on modifie le Bill C-18, à l'article 19, en éliminant la ligne 10, à la page 15, et en y substituant:

19.(1) Le Ministre doit exiger des per-

Monsieur le président, l'amendement remplace le mot «peut» par «doit», pour obliger toutes les sociétés qui transportent des marchandises dangereuses à fournir la preuve de leur solvabilité. On pourrait préciser le montant de solvabilité pour les divers types de sociétés dans les règlements. Comment peut-on recouvrer des dépenses si la société n'a pas d'argent ou a fait faillite? Il pourrait y avoir des millions de dollars en dommage et intérêts.

Le vice-président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Le gouvernement s'oppose à cet amendement parce qu'il obligerait le ministre à demander des preuves de solvabilité dans chaque cas, même si ce n'était pas important. Deuxièmement, en vertu de l'amendement, le ministre serait coupable d'une infraction si on ne procédait pas ainsi.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Le secrétaire parlementaire a répondu en partie en réfutant l'amendement de M. Benjamin. Je suis étonné qu'il propose que chaque agriculteur, chaque pêcheur, chaque personne qui transporte un produit dangereux, soit tenu de fournir la preuve de sa solvabilité. Je sais qu'en essayant d'être dur envers les multinationales et les grandes sociétés, il oublie qu'il y a certaines personnes ordinaires qui doivent transporter des marchandises dangereuses et qui le font comme il faut. Il est évident que ce n'est pas un parti d'hommes ordinaires.

Le vice-président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Encore une fois, le jugement de valeur et les commentaires qu'on vient d'écouter ne donnent pas l'exemple d'une situation où quelqu'un transporte des marchandises dangereuses et cause un accident ou des blessures à beaucoup de personnes . . .

Une voix: Vous présumez que tout le monde est un criminel.

M. Skelly: Ce qui me préoccupe, c'est que les transporteurs se servent d'installations publiques, des routes, dans les collectivités.

J'ai une question concernant les objections soulevées par le secrétaire parlementaire. Je présume que les gens qui transportent ces produits ont des assurances et une responsabilité normale, et que dans certains cas, il leur faut une plus grande solvabilité. Je vais poser une question à laquelle, peut-être, l'un des témoins pourrait répondre, par votre entremise, monsieur le président: de par la structure de la société, une personne pourrait-elle s'organiser pour ne pas avoir assez de solvabilité ou aucune solvabilité, si l'on retient le mot «peut». Et pourrait-elle simplement déclarer la faillite d'une des sociétés qui, par hasard, transportaient les marchandises et, de cette façon,

[Text]

altogether? To cite an example, it is my understanding that we had an event about six months ago where a corporation held a number of vessels, and each vessel was held by a separate corporation. When a vessel sank, the corporation immediately went bankrupt and that was the end of it. It is going to be very difficult for people to recover any damages as a result of that corporate structure, and there was no financial responsibility because they are now bankrupt. Can they escape that?

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, just on a technical point, "any person" includes corporation and it will include any corporation.

Mr. Skelly: I see.

Mr. Shaffer: If you incorporate a number it can include any one.

Mr. Skelly: Would I interpret your remarks correctly by saying that people who are in the business of handling dangerous goods, if they were to organize their corporate structure in a certain way, would very much reduce the liability they might incur in the case of an accident? And that placing "shall" in there would cover the little guy by simply having his normal insurance on vehicles or liability insurance in place, but in larger cases the word "shall" means that the person will put up and the minister will scrutinize the adequacy of that financial responsibility, and therefore that loophole would be blocked?

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, "may" allows the same result and does not bind the minister.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the remarks of Mr. Mazankowski and Mr. McDermid are, I think, specious. Surely it is evident that "the governor in council, by regulation" would exempt millions of individuals or occurrences. The transportation of farm fuel by a farmer in his truck would be exempted by regulation. The type of companies, the type of transporters and handlers of dangerous goods would be determined by regulation, and once that is determined those companies *shall*.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on that point, it is very clear:

The Minister may require . . .

Or "shall require".

. . . any person who engages or proposes to engage in handling, offering for transport or transporting dangerous goods . . .

That is pretty broad.

Le vice-président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Sur ce point, je pense que M. Mazankowski a raison, monsieur le président. Si on enchâsse . . . à ce moment-là, on ne peut pas par réglementation, limiter . . .

M. Bockstael: C'est obligatoire.

M. Deniger: C'est obligatoire, l'amendement n'a donc aucun sens.

Le vice-président: Est-on prêt à voter sur cet amendement?

L'amendement est rejeté.

[Translation]

éviter toute responsabilité? Je crois comprendre qu'il y a eu un cas, il y a six mois environ, où une société détenait un certain nombre de navires, et chaque navire était la propriété d'une société distincte. Lorsqu'un navire a coulé, la société a fait faillite tout de suite, et c'était tout. Dans ces circonstances, il va être difficile pour des gens lésés de réclamer des dommages-intérêts; il n'y avait pas de solvabilité parce que la société a maintenant fait faillite. Comment peut-on éviter une telle situation?

M. Shaffer: Monsieur le président, juste un détail: le mot «personnes» comprend les sociétés.

M. Skelly: Ah bon.

M. Shaffer: Si l'on constitue un certain nombre de sociétés, cette disposition peut viser n'importe laquelle.

M. Skelly: Ai-je raison de dire que votre position est la suivante: si les transporteurs de marchandises dangereuses organisent la structure de leur société d'une certaine façon, leur responsabilité éventuelle en cas d'accident serait beaucoup réduite? Et que l'emploi du mot «doit» protégerait les petits entrepreneurs, parce qu'ils auraient leur assurance normale sur les véhicules, ou leur assurance responsabilité, mais que dans le cas d'entrepreneurs plus importants, le mot «doit» signifie que la personne aura à fournir la solvabilité et que le ministre déterminera si elle est adéquate, et donc, de cette façon on éliminerait l'échappatoire?

M. Shaffer: Monsieur le président, le mot «peut» permet d'atteindre le même résultat et ne lie pas le ministre.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, à mon avis, les observations de MM. Mazankowski et McDermid sont spécieuses. Je pense qu'il est évident que le gouverneur en conseil exclurait par règlement des millions de personnes ou d'incidents. Le transport du carburant par un agriculteur, dans son propre camion, serait exclu par règlement. Les règlements préciseraient le genre de sociétés, le genre de transporteurs et de manutentionnaires de marchandises dangereuses, et une fois qu'on a précisé cela, les sociétés «doivent».

M. Mazankowski: Monsieur le président, le libellé est très clair.

Le Ministre peut exiger . . .

ou «doit exiger».

. . . des personnes qui se livrent ou ont l'intention de se livrer à la manutention ou au transport des marchandises dangereuses . . .

C'est très général.

The Vice-Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I think Mr. Mazankowski is right on this, Mr. Chairman. If the wording of the act makes one provision, we cannot limit this through the regulations . . .

Mr. Bockstael: It is mandatory.

Mr. Deniger: If it is mandatory, the amendment makes no sense.

The Vice-Chairman: Are we ready to vote on this amendment?

The amendment is rejected.

[*Texte*]

Le vice-président: Nous revenons donc à l'amendement du gouvernement présenté par M. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Je propose que la version française du paragraphe 19(2) du bill C-18 soit modifiée en retranchant les lignes 26 à 30, page 15, et en les remplaçant par ce qui suit.

• 1110

d'une part le nom de la personne physique résidente du Canada ou de la personne morale y ayant son principal établissement commercial ou son siège social qui accepte d'être leur mandataire, d'autre part la preuve de l'acceptation; cette personne est

Le vice-président: Quelle est l'explication du gouvernement?

Mr. Bockstael: It is simply a technical correction to align the French text with the English.

L'amendement est adopté.

L'article 19 tel qu'amendé est adopté.

L'article 20 (Enquêtes)

Le vice-président: Nous avons le premier amendement du gouvernement à l'article 20. Monsieur Fisher.

Mr. Fisher: I move that the English version of subclause 20(1) of Bill C-18 be amended by striking out line 38 on page 15 thereof and by substituting the following therefor:

escape of dangerous goods or ionizing radiation described in paragraph 15(1)(a) in the course of

Le vice-président: Alors, les explications du gouvernement.

Mr. Bockstael: It is to align both texts and correct.

L'amendement est adopté.

Le vice-président: Nous avons un autre amendement, celui de M. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be amended in clause 20 by:

(1) deleting lines 41 and 42 at page 15 and substituting the following therefor:

health or safety of the public or damage or danger to property or the environment, the Minister may direct a public inquiry

Le vice-président: Est-ce qu'il y a des explications supplémentaires à donner, monsieur Benjamin?

Mr. Benjamin: This amendment would provide that an inquiry should be carried out if there was damage or danger to the environment, as well as the other circumstances mentioned in the clause, and it also would provide for public inquiry. This was a recommendation also from the Canadian Railway Labour Association, that inquiries would be public, not otherwise.

The Vice-Chairman: Mr. Skelly.

[*Traduction*]

The Vice-Chairman: We will now come back to Government's amendment put forward by Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. I move that the French version of sub-clause 19(2) of Bill C-18 be amended by deleting lines 26 to 30 at page 15 and by substituting the following therefor:

d'une part le nom de la personne physique résidente du Canada ou de la personne morale y ayant son principal établissement commercial ou son siège social qui accepte d'être leur mandataire, d'autre part la preuve de l'acceptation; cette personne est

The Vice-Chairman: What is the government's explanation?

M. Bockstael: Il s'agit simplement d'une correction de forme, pour faire correspondre la version française à l'anglaise.

The amendment is carried.

Clause 19, as amended, is carried.

Clause 20 (Inquiries)

The Vice-Chairman: We will now examine the government's first amendment to clause 20. Mr. Fisher.

M. Fisher: Je propose qu'on modifie la version anglaise du paragraphe 20(1) du bill C-18 en retranchant la ligne 38, à la page 15, et en la remplaçant par ce qui suit:

escape of dangerous goods or ionizing radiation described in paragraph 15(1)(a) in the course of

The Vice-Chairman: We will now hear the government's explanations.

M. Bockstael: C'est un amendement visant à faire correspondre les deux versions et pour corriger la version anglaise.

The amendment is carried.

The Vice-Chairman: We also have Mr. Benjamin's amendment.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose qu'on modifie le Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, à l'article 20, en:

(1) en retranchant la ligne 41, à la page 15, et en la remplaçant par ce qui suit:

risque de dommages corporels ou matériels ou à l'environnement.

The Vice-Chairman: Are there any additional explanations, Mr. Benjamin?

M. Benjamin: L'amendement prévoit qu'il devrait y avoir une enquête publique s'il y avait un risque de dommages à l'environnement, en plus des autres circonstances mentionnées dans l'article. C'est également l'Association des syndicats des cheminots canadiens qui a recommandé que les enquêtes soient publiques.

Le vice-président: Monsieur Skelly.

[Text]

Mr. Skelly: This just seems to make it fairly consistent. To go back to another clause in 15(3) where the government accepted this motion, we just simply added the term "environment" and this seems to make it fairly consistent.

Le vice-président: Monsieur Bockstael.

Mr. Bockstael: This amendment is causing a problem to the government, and the government opposes it because it makes the bill an environmental bill and impinges on the role and authority of the provincial ministers in this instance.

The Vice-Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Just to rebut the thing, the thing basically is discretionary. The minister *may* if he feels that damage may occur, whether it is public or property or environment, and in the situation it does look to be consistent with the thing that we added in one of the previous clauses. In Clause 15(3)(b) we added the term "environment" and here it is discretionary. Should the minister feel that the transportation of a dangerous good could have an environmental impact, he simply *may* if in his judgment and other shortfalls there, have an inquiry into the method by which the goods are transported, if they affect the environment also.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Also, Mr. Chairman, may I say to Mr. Bockstael that this has to do with environmental effects as related to incidents in the transportation of dangerous goods. The reason for wanting the word "environment" in this case is that there could be constitutional or legal difficulties and arguments that provincial environmental law does not apply to railway accidents or shipping accidents, transportation accidents, that are under federal jurisdiction. This would only apply to the environment as it pertains to the transportation of dangerous goods. It does not concern the environment in any other way, and we are only talking about environmental effects that are incidental or subsequent to the transportation of dangerous goods. By the way, this was in the government's Bill C-17 in November of 1978. You are going to run into difficulties where provincial environmental laws have no jurisdiction.

• 1115

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, could I ask this of Mr. Ellison or Mr. Shaffer? The parliamentary secretary said that it does impinge. Did he in fact mean that, or did he mean that it may or it might impinge? If in fact it does impinge, could he clarify? My understanding is that with respect to the railways the provinces, in order to save a few dollars, will invariably let the appropriate federal authority conduct the inquiry. Where that has to do with environmental concerns, that has nothing to do with their clear responsibility to jurisdiction. Perhaps we could have some comments. I may be wrong.

The Vice-Chairman: Mr. Charron.

[Translation]

M. Skelly: C'est un amendement qui rend le projet de loi plus cohérent. A l'article 15(3), nous avons simplement ajouté «environnement», pour rendre le projet de loi plus cohérent, et le gouvernement a accepté l'amendement.

The Vice-Chairman: Mr. Bockstael.

M. Bockstael: Cet amendement pose des problèmes au gouvernement, et le gouvernement s'y oppose, parce qu'il fait en sorte que le bill porte sur l'environnement, et empiète sur le rôle et l'autorité des ministres provinciaux à cet égard.

Le vice-président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Pour réfuter ce point, je dirais que la disposition prévoit un pouvoir discrétionnaire. Le ministre *peut*, s'il estime qu'il pourrait y avoir des dommages, soit corporels, matériels ou à l'environnement, et il semble que cette disposition est compatible avec l'addition que nous avons faite à un article précédent. Nous avons ajouté le mot «environnement» à l'article 15(3)(b), et, dans ce cas, le ministre exerce un pouvoir discrétionnaire. Si le ministre estime que le transport de marchandises dangereuses pourrait avoir des répercussions sur l'environnement, il *peut* décider de mener une enquête concernant la méthode utilisée pour transporter les marchandises, si elles ont également une incidence sur l'environnement.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais dire à M. Bockstael, monsieur le président, qu'il s'agit de répercussions sur l'environnement dans le cas d'accidents survenus lors du transport de marchandises dangereuses. Si nous voulons ajouter le mot «environnement» dans ce cas, il pourrait y avoir des problèmes constitutionnels ou juridiques, à savoir que les lois provinciales sur l'environnement ne s'appliquent pas aux accidents de chemins de fer ou aux accidents maritimes, ou autres accidents de transport, qui relèvent de la compétence fédérale. Cette disposition ne s'appliquerait qu'à l'environnement pour ce qui est du transport des marchandises dangereuses. La disposition n'a aucun autre rapport avec l'environnement; il s'agit simplement des effets sur l'environnement qui résultent du transport de marchandises dangereuses. A propos, cette disposition était dans le Bill C-17 du gouvernement, en novembre 1978. Il va y avoir des problèmes là où les lois provinciales sur l'environnement n'ont pas de compétence.

Le vice-président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'ai une question à poser, soit à M. Ellison, soit à M. Shaffer. Le secrétaire parlementaire a dit que cette disposition empiète sur la compétence des provinces. Est-ce ce qu'il a voulu dire, ou a-t-il voulu dire qu'il est possible que la disposition empiète sur la compétence provinciale? Si oui, pourrait-il nous donner des précisions à cet égard? J'ai l'impression que, dans le cas d'accidents de chemins de fer, les provinces permettront toujours au gouvernement fédéral de mener les enquêtes, afin d'épargner quelques dollars. Des cas qui ont une répercussion sur l'environnement n'ont rien à voir avec la question de compétence. Peut-être que nous pourrions avoir des commentaires à ce sujet. Il se peut que je me trompe.

Le vice-président: Monsieur Charron.

[Texte]

Mr. Charron: Mr. Forrestall I think is technically correct in that it might pose problems in respect to the responsibility of the provinces.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, did the government or the ministry find that in the wording they had in Bill C-17 in 1978 the reasons for changing their minds on that wording was because there were objections from the provinces or because they just thought there might be problems?

The Vice-Chairman: Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, we ran into difficulties with the provinces on that clause of the bill.

Mr. Benjamin: May I ask a further question, Mr. Chairman? Would the ministry and Mr. Bockstael be agreeable? If they will not accept the word "environment", will they at least accept that a public inquiry be made or ordered?

The Vice-Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: There are severe problems with the second part. Some portion of the inquiry should be allowed to be given in private if evidence is to be obtained.

Le vice-président: Alors, passons au vote. Que ceux qui sont en faveur de l'amendement de M. Benjamin disent oui, que ceux qui sont contre l'amendement de M. Benjamin disent non.

L'amendement est rejeté.

Le vice-président: Est-ce que l'article 20 est adopté tel que modifié?

Nous passons maintenant à l'article 21.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think we are still on Clause 20. There is a second amendment to Clause 20, on page 16.

Le vice-président: Voulez-vous dire que les deux parties n'étaient pas comprises à l'intérieur de votre amendement? Je pense que dans l'amendement que vous avez proposé les deux parties étaient comprises.

Mr. Benjamin: Sorry, I could have read it all. The second part of my amendment is on the next page, on lines 23 to 31. It is a totally different subject, a different part of the clause. The first part of my amendment had to do with Clause 20.(1). This one has to do with Clause 20.(5).

I move the following therefor:

A report made pursuant to subsection (4) shall be published by the Minister within thirty days after he or she has received it.

M. Deniger: Voulez-vous répéter l'amendement, monsieur le président, je ne l'ai pas compris. C'est pour cela que je vous demande de le relire, s'il vous plaît.

The Vice-Chairman: Following therefor:

A report made pursuant to subsection (4) shall be published by the Minister within thirty days after he or she has received it.

[Traduction]

M. Charron: Je crois que M. Forrestall a raison du point de vue technique quand il dit qu'il pourrait y avoir des problèmes concernant la responsabilité des provinces.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, le gouvernement, ou le ministre, a-t-il changé le libellé du Bill C-17, en 1978, parce qu'il y avait des objections de la part des provinces, ou simplement parce qu'il croyait qu'il pourrait y avoir des problèmes?

Le vice-président: Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, nous avons eu des problèmes avec les provinces au sujet de cet article du bill.

M. Benjamin: Puis-je poser une autre question, monsieur le président? Si le ministre et M. Bockstael n'acceptent pas le mot «environnement», accepteront-ils du moins l'enquête publique?

Le vice-président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: La deuxième partie de l'amendement pose de graves problèmes. Il devrait être possible de mener une partie de l'enquête à huis clos, si l'on veut obtenir des témoignages.

The Vice-Chairman: We will now take the vote. All those in favour of Mr. Benjamin's amendment say yea, all those against Mr. Benjamin's amendment say nay.

The amendment is rejected.

The Vice-Chairman: Is Clause 20 carried as amended?

We will now move on to Clause 21.

M. Benjamin: Monsieur le président, je pense que nous examinons toujours l'article 20. Il y a un deuxième amendement à l'article 20, à la page 16.

The Vice-Chairman: Do you mean the two parts were not contained within your amendment? I think that the two amendments were included in the amendment you put forward.

M. Benjamin: Excusez-moi, j'aurais pu le lire en entier. La deuxième partie de mon amendement est à la page suivante, lignes 19 à 26. La première partie de mon amendement visait l'article 20.(1). Cet amendement vise l'article 20.(5).

Je propose donc ce qui suit:

...le Ministre publie le rapport dans les trente jours suivant sa réception.

Mr. Deniger: Could you repeat the amendment, Mr. Chairman, I did not understand it. Would you please reread it?

Le vice-président: Je lis donc:

...le Ministre publie le rapport dans les trente jours suivant sa réception.

[Text]

• 1120

Mr. Benjamin: That removes the old Subclause (5) in Clause 20 and substitutes that for it.

The Vice-Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, it means they are dropping the important lines of:

... unless the report contains a recommendation that publication should be withheld in the public interest, in which case the Minister may withhold publication of the report in whole or in part as he considers appropriate.

The same argument I presented a few moments ago is we think severe problems are caused by some portions of inquiries, because some portions of inquiries should be allowed to be kept private if evidence is to be given.

Mr. Benjamin: I thought there was a law against withholding evidence.

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: A freedom-of-information clause is what we are talking about here. I can see no harm in the amendment at all. If a report has been published on a spill or on a transportation, I cannot see where the minister should withhold that from the public. I would be prepared to support that amendment.

The Vice-Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: I am sure the government is setting up a very remote hypothetical situation here, in attempting to cover itself in this way, that in the event there is an accident and recommendations are published or developed in a report the first screening is probably the writing of the report. We are just asking for the written report to be made public when it is done. But I think maybe as a committee we have a responsibility—we know freedom of information legislation is going to be coming forward—we have an obligation now to look at legislation before us to try to work with these concepts. I would hope the government members would consider this idea, that barring the fears of hypothetical situations, we should be looking at providing the public with access to this kind of information.

I would strongly support this motion and urge the others to.

Le vice-président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Monsieur le président, j'aimerais poser une question au secrétaire parlementaire.

Est-ce qu'il pourrait me donner des exemples, hypothétiques, évidemment, de cas où le gouvernement s'abstiendrait de publier un rapport?

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I think it is hypothetical only, but the way we look at this clause, the person or persons authorized to conduct the inquiry would I think in most cases be on the level of the judiciary. If a justice recommends as a result of his inquiry that in whole or in part publication be withheld in the public interest, I think those words bring in such things as materials which might be advantageous for

[Translation]

M. Benjamin: Cet amendement retranche l'ancien paragraphe 20(5) et le remplace par les mots que j'ai lus.

Le vice-président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, cela veut dire qu'il laisse tomber les lignes importantes suivantes:

Il peut cependant, à son appréciation, s'abstenir en tout ou en partie de la publication s'il est recommandé dans le rapport que celui-ci, pour des raisons d'intérêt public, ne soit pas publié.

Je répète le même argument que j'ai mentionné tantôt, c'est-à-dire que nous croyons que l'amendement pose de graves problèmes parce que l'on devrait pouvoir obtenir que certaines parties des enquêtes soient tenues secrètes, si des éléments de preuve sont déposés.

M. Benjamin: Je croyais qu'il était illégal de ne pas divulguer les preuves.

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Il s'agit d'un article sur la liberté de l'information. Je ne pense pas que l'amendement porte préjudice. Si un rapport a été publié sur un déversement ou sur un accident de transport, je comprends mal pourquoi le ministre devrait cacher ces renseignements au public. Je suis prêt à appuyer l'amendement.

Le vice-président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Je suis certain que le gouvernement crée une situation très hypothétique en essayant de se protéger de cette façon. Lorsqu'il survient un accident sur lequel on fait des recommandations dans un rapport, probablement qu'on contrôle en premier la rédaction du rapport. Nous demandons simplement que le rapport écrit soit rendu public lorsqu'il est préparé. Mais je pense que le Comité a peut-être une responsabilité—on sait qu'il y aura un projet de loi sur la liberté de l'information—c'est de notre devoir d'examiner le projet de loi dont nous sommes saisis pour essayer de respecter ces concepts. J'espère que les députés réfléchiront à cette proposition parce que, exception faite des craintes envers des situations hypothétiques, nous devrions examiner la possibilité de permettre au public d'avoir accès à ce genre de renseignements.

J'appuie fortement la motion et j'incite les autres à le faire également.

The Vice-Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, I would like to ask the Parliamentary Secretary a question.

Could he give me some examples—naturally hypothetical examples—of cases where the government would refuse to publish a report?

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

M. Shaffer: Monsieur le président, c'est un exemple hypothétique, mais d'après nous, les personnes autorisées à mener une enquête seraient dans la plupart des cas des membres de la magistrature. Si un juge recommandait par suite de son enquête de s'abstenir en tout ou en partie de la publication pour des raisons d'intérêt public, il pourrait le faire pour les motifs suivants: il pourrait s'agir de matériaux qui, s'ils étaient

[Texte]

those opposed to the interests of Canada to know about; or he might be concerned with protecting the confidentiality of a witness who has come forward to give evidence at the inquiry; or he might be concerned about protecting a trade secret that has possibly been revealed, such as the chemical composition or the formula used for manufacturing a product.

Mr. Deniger: Mais, respectueusement, là je m'adresse au témoin, je pense qu'il y a une différence énorme entre un témoignage et un rapport.

C'est le point que M. Skelly soulevait. On ne parle pas des témoignages qui auraient pu être pris *in camera* mais on parle d'un rapport publié, c'est-à-dire de la recommandation proposée. Je dois vous avouer que j'ai beaucoup de difficulté, si je me fie à ce que vous avez dit, à admettre qu'on puisse ne pas publier le rapport. Le rapport n'a pas besoin de contenir le procédé chimique d'un produit. Le rapport n'a pas besoin d'identifier, nécessairement, tous les témoins. Le rapport n'a pas besoin d'identifier en fait, l'aspect peut-être confidentiel ou néfaste. On parle de la recommandation de rapport.

Le vice-président: Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, we would not have this dilemma if the government had proceeded with the freedom of information legislation that was in front of us. I hope the parliamentary secretary will take this as some clear indication of the necessity of getting on with it.

The Vice-Chairman: Monsieur Skelly.

Mr. Skelly: I am reluctant to drag the debate out any more, but I know that we are going to get a new official secrets act; we are going to get a freedom of information act and those examples will be dealt with in there. That legislation will override other legislation. Therefore we should allow the broad term here and allow the restrictions there. I support what Mr. Deniger said completely.

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: One short comment. One fear I have is that if we leave the clause the way it is and do not support this amendment, there is the possibility of a minister's suppressing information in a report that may prove of a political embarrassment to the government. I do not think he should be given that opportunity and that is why we are supporting the amendment.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, surely, if I understood Mr. Shaffer right, he cannot be serious. I would think that a judge or the head of an inquiry, whether it is a judge or not, is not going to put all the evidence presented to him in his report. He will say things in his report such as, "from the evidence presented I have deduced and I recommend the following", and if there is evidence that he feels is not in the public interest, or if witnesses have given the evidence with the assurance from the judge that the evidence is confidential and secret, he will not put it in his report. They will give the evidence, but he is not going to put all that evidence in his report. He will just say, "from the evidence presented I have deduced and I recommend the following".

The Vice-Chairman: Monsieur Bockstael.

[Traduction]

connus, avantageraient ceux qui sont opposés aux intérêts du Canada; ou d'une personne qui aurait demandé que son témoignage reste confidentiel; ou de la protection d'un secret commercial qui aurait pu être divulgué, par exemple la composition chimique ou la formule utilisée pour fabriquer un produit.

Mr. Deniger: But with all due respect, and here I am speaking to the witness, I think that there is a tremendous difference between evidence and a report.

That was the point Mr. Skelly made. We are not talking about testimony that may have been given in camera but about a published report, that is the proposed recommendations. Based on what you have said, I must admit that I find it very difficult to accept withholding publication of the report. The report does not need to contain the chemical formula of a product. Nor does it necessarily need to identify all the witnesses. In fact, there is no need for the report to reveal confidential or dangerous facts. We are talking about the recommendations contained in the report.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, nous ne serions pas dans ce dilemme si le gouvernement avait adopté la Loi sur l'accès à l'information qu'on avait déposée. Le secrétaire parlementaire devrait en tenir compte comme une indication très claire de la nécessité d'adopter cette loi.

Le vice-président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: J'hésite à allonger le débat, mais je sais qu'on présentera une nouvelle loi sur les secrets officiels, nous aurons aussi éventuellement une loi sur l'accès à l'information, et ces exemples y seront traités. Cette loi l'emportera sur toute autre loi. On devrait donc accepter le terme général ici et entériner les restrictions dans l'autre loi. J'appuie entièrement les propos de M. Deniger.

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Une petite remarque. Si on laisse l'article tel quel et qu'on n'appuie pas cet amendement, il reste toujours la possibilité que le ministre supprime, dans le rapport, des renseignements qui pourraient embarrasser le gouvernement sur le plan politique. On ne doit pas lui en donner l'occasion, et c'est pourquoi nous appuyons cet amendement.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, si j'ai bien compris, je ne peux croire que M. Shaffer soit sérieux. Tout juge ou commissaire d'une enquête, qu'il soit un juge ou non, ne publiera certainement pas dans son rapport tous les témoignages qu'il aura entendus. Il dira plutôt dans son rapport, «selon les témoignages présentés, j'ai conclu telle et telle chose, et je recommande ce qui suit»; et si certaines preuves ne sont pas d'intérêt public ou s'il a donné aux témoins l'assurance que leurs témoignages resteront confidentiels et secrets, il ne les imprimera pas dans son rapport. Les personnes présenteront leurs témoignages, mais dans son rapport, le juge dira simplement, «selon les témoignages présentés, j'en ai conclu et je recommande ce qui suit».

Le vice-président: Monsieur Bockstael.

[Text]

Mr. Bockstael: No.

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman. I just wanted to say that the minister has no control or should possibly have no control over the form and the content of that report, unless he predirects it, which he may do, but I do not think he would ever predirect that. We wanted to leave it as an independent judicial inquiry, over which the minister shall not tell the judge, "now, you leave that out and you put that in." The judge will put in what he thinks best to put in and leave out what he thinks best to leave out. It is not the minister who makes the decision not to publish this report; it is the judicial officer or the inquiry officer.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: One further comment. As has been indicated, we will support this amendment but it gives rise to some long-standing concerns that face government, and in the public view the conflict that will arise with the publication of technical inquiries, their conclusions and judicial inquiries and their conclusions, is going to cause a fair amount of concern. I cite that only to mention my continuing concern about how we proceed in a very general way, dealing with the very obvious differences that invariably come out of judicial inquiries as opposed to the conclusions of technical investigations, both of which would constitute publication, as I understand Mr. Benjamin's amendment.

The Vice-Chairman: Monsieur Bockstael.

Mr. Bockstael: I have an intervention, Mr. Chairman. I must point out at this time that not only did the motion presented by Mr. Benjamin drop from "unless" to the end of the paragraph, that is in line 26, "unless" to the bottom of the paragraph after the word "appropriate", but they left out "subject to subsections 23(4) and (5)" which is supposed to be privileged information presented to an inquiry. The consistency then is that they have later motions even dropping privileged information and that could be restrictive on obtaining evidence.

Mr. Deniger: Respectfully, I understand your point, but paragraph 4 makes a difference between the report, the other material and the evidence. But if I understand Mr. Benjamin's amendment, he is only dealing with the report, not with the evidence and not with other material that might have been in the report. What I understand this clause to mean is that the inquirer will present to the minister the report, the evidence, and the material. Mr. Benjamin's amendment says the report should be made public, not the evidence or the material.

• 1130

The Vice-Chairman: Mr. Bockstael, a point of?

Mr. Benjamin: A point of information for Mr. Bockstael. We deliberately left out "subject to subsections 23(4) and (5)," so that privileged information and whatnot would not be made public.

Mr. Bockstael: Well, will you leave that in?

[Translation]

M. Bockstael: Non.

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président. Le ministre n'a aucun contrôle ou ne devrait pas avoir de contrôle sur la forme ou le contenu du rapport, à moins qu'il ne donne des instructions à cet effet, ce qu'il peut toujours faire, bien sûr, mais je ne crois pas que jamais il ne le ferait. Nous pensions à une enquête judiciaire indépendante, où le ministre ne pourra dire au juge ce qu'il peut laisser ou omettre dans son rapport. Le juge décidera ce qu'il vaut mieux publier, et ce qu'il ne faut pas publier. Ce n'est pas au ministre de décider si le rapport doit être publié; c'est à l'agent judiciaire ou au préposé à l'enquête.

Le vice-président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'ai une autre remarque. Comme on l'a déjà signalé, nous appuyerons cet amendement, même s'il doit soulever certaines préoccupations de longue date qu'envisage le gouvernement, et des préoccupations sérieuses chez le public, suite au conflit qui suivra la publication des enquêtes techniques ou des enquêtes judiciaires et leurs conclusions. J'affirme ainsi ma préoccupation constante, à savoir qu'on agit de façon assez cavalière au sujet des différences très évidentes qui existent invariablement dans la publication des enquêtes judiciaires, par rapport aux conclusions tirées des enquêtes techniques, qui constituent la raison de l'amendement de M. Benjamin.

Le vice-président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Permettez-moi d'intervenir, monsieur le président. Notez que la motion présentée par M. Benjamin supprime non seulement toute la deuxième phrase de cet alinéa, mais elle supprime aussi le terme «sous réserve des paragraphes 23(4) et (5)» touchant les renseignements privilégiés présentés lors de l'enquête. Ainsi elle élimine des motions ultérieures, supprimant même les renseignements privilégiés, ce qui pourrait rendre difficile l'obtention de témoignages.

M. Deniger: Sauf votre respect, je comprends très bien votre point, mais l'alinéa 4 établit une différence entre le rapport, les pièces à l'appui, et les éléments de preuve. Si j'ai bien compris, l'amendement de M. Benjamin ne traite que du rapport, et ne touche pas aux éléments de preuve ni aux autres pièces comprises dans le rapport. A mon sens, cet article exige que l'enquêteur présente au ministre son rapport, les éléments de preuve et les pièces dont il a disposé. L'amendement de M. Benjamin demande que le rapport soit rendu public, et non pas les éléments de preuve ou les pièces à l'appui.

Le vice-président: Monsieur Bockstael, vous voulez dire quelque chose?

M. Benjamin: J'ai un renseignement à l'intention de M. Bockstael. Nous avons supprimé à dessein les termes «sous réserve des paragraphes 23(4) et (5)» pour éviter justement que les renseignements privilégiés et autres ne soient pas rendus publics.

M. Bockstael: Êtes-vous prêt à laisser ces termes?

[Texte]

Mr. Benjamin: Well, then you would have a good or better reason for being against my motion. You see, we deliberately left it out so that the report only, not any privileged information or evidence, would be made public.

The Vice-Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: I have a personal dilemma with this right now and I just want to give it as an example to show where we are with this thing, and why we should begin to change and open some of this up and allow the changes in the Official Secrets Act and the Freedom of Information Act to deal with these situations rather than our imposing other situations.

There was—again, I come back to an incident off the west coast—a sinking. The Department of National Defence did an inquiry into the operation of the rescue co-ordination centre and search and rescue equipment on the west coast; they developed a report and recommendations, and that is secret. They say they are going to implement. We never know what recommendations were there; we do not know how they will be implemented. Surely there is nothing contrary to the public interest in knowing what went wrong, what the recommendations for change are, and yet that is secret. They choose not to do it.

I do not want to create these kind of loopholes in this legislation that will allow the Minister of Transport or anyone else to do it. A bad pill we may have to swallow, but I certainly think the public has a right to this information and we have an obligation to do it.

The Vice-Chairman: Question.

L'amendement est adopté.

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman. If I could make one remark about the motion to amend the "he or she" part of it. I realize it is highly possible a minister be a woman, but it is a legislative drafting convention that "he" means "she", and it is so stated in the Interpretation Act.

L'article 20 est adopté tel que modifié.

L'article 21—Règlements.

Le vice-président: L'article 21 maintenant. Un amendement du gouvernement, proposé par M. Turner.

Mr. Turner: I move that Bill C-18 be amended by striking out lines 16 to 18 on page 17 thereof and substituting the following therefor:

"circumstances, at such places, premises or facilities, for such purposes or in such containers, packaging or means of transport as are specified in the regula-".

The Vice-Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: The explanation is substantive as a consequential change following motion 3 by giving reference to facilities. The technical change that ensues is by giving reference to means of transport in both texts and in correcting a spelling error in the French text.

L'amendement est adopté.

[Traduction]

M. Benjamin: Eh bien, alors vous auriez encore meilleure raison d'être contre ma motion. Nous l'avons supprimé exprès, pour que seulement le rapport, et non pas les renseignements privilégiés ou les témoignages soient publiés.

Le vice-président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Je me trouve personnellement dans un dilemme, et je voudrais citer comme exemple l'orientation que nous prenons avec cet article, pour illustrer pourquoi nous devons être plus ouverts, en permettant de modifier la Loi sur les secrets officiels et la Loi sur l'accès à l'information afin qu'elles traitent de telles situations, plutôt que de les imposer.

Je reviens toujours à un incident sur la côte ouest, où il y a eu un naufrage. Le ministère de la Défense nationale a mené une enquête sur les opérations du centre de coordination du sauvetage, et sur les équipements requis sur la côte ouest. Un rapport avec recommandations a été rédigé, mais il reste toujours secret. Le ministère dit qu'il appliquera les recommandations, mais nous ne les connaissons toujours pas; et nous ne savons pas non plus comment elles seront appliquées. Il me semble que ce n'est pas contraire à l'intérêt public de savoir ce qui s'est passé, quelles sont les recommandations, et pourtant le document est secret. Le ministère préfère ne pas le publier.

Je ne veux pas qu'il y ait de telles échappatoires dans cette loi permettant au ministre du Transport ou un autre de garder les rapports secrets. Cela semble peut-être difficile, mais je crois que le public a droit à ces renseignements, et que nous sommes dans l'obligation de les publier.

Le vice-président: Nous passons au vote.

The amendment is carried.

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président. J'ai une remarque à faire au sujet de cette motion, concernant le terme il ou elle. C'est bien possible que le ministre soit une femme, mais habituellement dans la rédaction des lois, l'article «il» signifie aussi «elle», comme prévu dans la loi sur l'interprétation des lois.

Clause 20 as amended is carried.

Clause 21—Regulations.

The Vice-Chairman: Clause 21 is now under consideration. There is an amendment by the government, proposed by Mr. Turner.

M. Turner: Je propose qu'on modifie le Bill C-18 en retranchant les lignes 15 à 17, à la page 17, et en les remplaçant par ce qui suit:

«marchandises, circonstances, lieux, locaux ou installations où elles se trouvent, les besoins auxquels elles répondent, leur contenant».

Le vice-président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: C'est un changement qui découle de la motion 3 en faisant référence aux installations. Le changement technique à apporter consiste à faire référence aux moyens de transport dans les deux textes, et à corriger une erreur d'orthographe dans le texte français.

The amendment is carried.

[Text]

Le vice-président: Un autre amendement du gouvernement, proposé par M. Deniger.

M. Deniger: Je propose que la version française de l'alinéa 21(f) du Bill C-18 soit modifié en retranchant la ligne 19, page 17, et en la remplaçant par ce qui suit:

f) de préciser la façon de déterminer les

L'amendement est accepté.

Le vice-président: Un troisième du gouvernement, proposé par M. Turner.

Mr. Turner: I move that the English version of Bill C-18 be amended by striking out lines 37 and 38 on page 17 and substituting the following:

(k) prescribing safety marks, safety requirements and safety standards of general or

Mr. Bockstael: It is a consequence of motion 7 adopted earlier.

Le vice-président: Un autre amendement du gouvernement est proposé par M. Turner.

Mr. Turner: I move that Bill C-18 be amended by striking out line 49 on page 17 and lines 1 to 3 on page 18 and substituting the following:

examination of inspectors, prescribing the forms of the certificates referred to in subsections 13(2) and (3), prescribing the manner in which inspectors shall carry out their duties and functions under this Act;

Le vice-président: Est-ce qu'il y a une explication?

Mr. Bockstael: There is more to it, is there not, Mr. Turner?

Le vice-président: Alors c'est tout? Il y a une explication, monsieur Bockstael?

Mr. Bockstael: To respond to the recommendations that the government took into account from the preliminary concerns denoted by Justice Grange respecting inspection activities and is a consequence of motion 18.

L'amendement proposé par M. Turner, est adopté.

L'article 21 tel que modifié est adopté.

L'article 22—Publication des projets de règlement.

Le vice-président: Nous avons un amendement proposé par M. Benjamin, mais à la lecture de cet amendement, il nous semble que la deuxième partie est hors d'ordre. Alors, nous allons commencer par la première partie. Monsieur Benjamin.

Monsieur Benjamin, votre amendement est hors d'ordre, selon l'article 7, page 238 de Beauchesne, où on dit:

S'il impose une charge au Trésor ou s'il n'est pas conforme à la Recommandation royale dans la mesure où il en étendrait l'objet ou la portée ou rendraient moins rigoureuses les réserves et les conditions qu'elle prescrit.

Alors, pour ces raisons-là, c'est un amendement qui est hors d'ordre, qu'on ne peut pas débattre ni considérer pour les fins du débat.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman.

[Translation]

The Vice-Chairman: There is another amendment by the government, proposed by Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I move that clause 21(f) in the french version of Bill C-18 be amended by striking out line 19 on page 17 and substituting the following therefor:

(f) de préciser la façon de déterminer les

The amendment is carried.

The Vice-Chairman: A third amendment by the government, proposed by M. Turner.

M. Turner: Je propose que la version anglaise du Bill C-18 soit modifiée en retranchant les lignes 37 et 38, page 17, et en les remplaçant par ce qui suit:

(k) prescribing safety marks, safety requirements and safety standards of general or

M. Bockstael: Suite à la motion numéro 7 adoptée plus tôt.

The Vice-Chairman: Another government amendment moved by Mr. Turner.

M. Turner: Je propose que le Bill C-18 soit modifié en retranchant les lignes 1 et 2, page 18, et en les remplaçant par ce qui suit:

les inspecteurs, de déterminer les formulaires à utiliser lors de la délivrance des certificats prévus au paragraphe 13(2) et des attestations prévues au paragraphe 13(3), de prévoir la façon dont les inspecteurs doivent exécuter les fonctions que leur confère la présente Loi;

The Vice-Chairman: Is there an explanation?

M. Bockstael: Il y a plus que cela, monsieur Turner, n'est-ce pas?

The Vice-Chairman: That is it? Any explanations, Mr. Bockstael?

M. Bockstael: Cet amendement donnera suite aux recommandations dont le gouvernement a tenu compte et qui découlent des toutes premières préoccupations notées par le juge Grange; aux activités d'inspection relatives c'est aussi une conséquence de la motion 18.

The amendment moved by Mr. Turner is carried.

Clause 21 as amended is carried.

Clause 22—Proposed regulations to be published.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin has moved an amendment but upon reading that amendment it would seem that the second part is out of order. So we will start with the first part. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin, your amendment is out of order according to paragraph 7, page 233 of Beauchesne which reads as follows:

An amendment is out of order if it imposes a charge upon the public treasury, if it extends the objects and purposes, or relaxes the conditions and qualifications as expressed in the Royal recommendation.

So, for those reasons, the amendment is out of order and cannot either be debated nor considered for debate.

M. Benjamin: M. le président.

[Texte]

Le vice-président: Oui, monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I take it you are ruling then that in my proposed amendment that I have not moved yet, subclause (1) you are ruling out of order, (2) and (3) are okay?

Le vice-président: Je peux toujours la lire, si vous voulez.

Mr. Benjamin: Are you ruling the whole thing out of order?

Le vice-président: Oui, tout est irrecevable. Alors nous allons passer maintenant à l'amendement . . .

Mr. Benjamin: It may not be acceptable but is it in order? Are subclauses (2) and (3) in order?

Le vice-président: Non. Monsieur Bockstael.

Mr. Bockstael: The observation by the government is that Clause 22.(2) would stifle effectively the regulation process and negotiations between the federal and provincial entities.

Mr. Benjamin: Just because some of the general public might want to make suggestions as to what is in the regulations?

The Vice-Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: And the fact that we are running through 44 motions, government motions, that are basically correcting a very badly drafted bill. Well, no, I would have to go a little . . . There are a number of grammatical errors and substantial changes in the bill. On the danger of doing that with the regulations—and we might have a precedent here—what I think this particular clause gets at is the opportunity where some people indicate they have serious concerns.

M. Deniger: Je n'ai pas l'amendement de M. Benjamin devant moi et il n'a pas encore été lu. On pourrait peut-être le lire pour que je puisse savoir ce que c'est avant qu'on en discute.

Le vice-président: Je l'ai déclaré hors d'ordre tout à l'heure.

M. Deniger: A ce moment-là, qu'on cesse les discussions.

Le vice-président: Alors, nous allons passer immédiatement à l'amendement présenté par le gouvernement.

Mr. Forrestall: On a point of order.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I understand that you have ruled inadmissible. I may have misheard, in which event I apologize to the committee, but I understand that you have ruled as inadmissible all three amendments. So the matter is not before us in any event.

• 1140

An hon. Member: Let us get on with the job.

Mr. Skelly: Are we allowed to comment on the inadmissibility of the thing?

Mr. Forrestall: The Chair has made a decision. The Chair has made a ruling.

Le vice-président: Non, tout le sujet qui est compris à l'intérieur de l'amendement dans les trois cas est irrecevable, parce que comme je l'ai lu dans l'article de Beauchesne, cela entraîne des dépenses additionnelles au Trésor, et va à l'encontre de cet article du projet de loi. Donc, tout est irrecevable

[Traduction]

The Vice-Chairman: Yes Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'en conclus que vous avez décidé que l'alinéa (1) de l'amendement que j'entends proposer, est irrecevable, tandis que les alinéas (2) et (3) sont acceptables?

The Vice-Chairman: I can always read it, if you wish.

M. Benjamin: Le tout est-il irrecevable?

The Vice-Chairman: Yes, all of it is out of order. So we will now go to the amendment . . .

M. Benjamin: Ce n'est peut-être pas acceptable, mais est-ce recevable? Les alinéas (2) et (3) sont-ils recevables?

The Vice-Chairman: No. Mr. Bockstael.

M. Bockstael: Le gouvernement estime que le paragraphe 2 de l'article 22 entraverait le processus de réglementation et de négociation entre les entités fédérales et provinciales.

M. Benjamin: Et ceci parce que certains citoyens auraient peut-être des propositions à faire sur ce qui pourrait se trouver dans les règlements?

Le vice-président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: A vrai dire, nous devons adopter 44 motions du gouvernement qui, ne servent qu'à corriger une mauvaise rédaction. Enfin, non, j'exagère, a part des erreurs grammaticales certaines modifications substantielles ont été apportées au Bill. Je crains cependant que cela ne se produise avec les règlements. Nous avons peut-être créer un précédent. Je crois que cet article vaut dans le cas de certaines personnes qui auraient fait connaître leurs préoccupations sérieuses.

Mr. Deniger: I do not have Mr. Benjamin's amendment before me and it has not yet been read. Perhaps it could be read so I might know what is in it before it is discussed.

The Vice-Chairman: I already said it was out of order.

Mr. Deniger: In that case, there should be no discussion.

The Vice-Chairman: So we will move on to the government's amendment.

M. Forrestall: J'invoque le règlement.

Le vice-président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'ai cru entendre que l'amendement a été déclaré irrecevable. Peut-être vous aie-je mal entendu, au quel cas je m'excuse auprès du Comité, mais il me semble que les 3 amendements avaient été jugés irrecevables. Nous n'en sommes donc plus saisis.

Une voix: Revenons à nos moutons.

M. Skelly: Pouvons-nous discuter de l'inadmissibilité de cette question?

M. Forrestall: Le président a déjà fait connaître sa décision.

The Vice-Chairman: No, subject matter of the amendment in the three cases is out of order because according to Beauchesne since it would involve additional expenses for the public purse and goes against this clause of the bill. Thus, the whole

[Text]

dans la forme actuelle de la présentation de la motion de M. Benjamin et nous ne pouvons pas l'accepter.

Alors, nous passons immédiatement à la motion du gouvernement. Monsieur Skelly.

Mr. Skelly: On a point of order, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: You have expressed a judgment that subclauses (1) and (2) impose added charges on the Crown. I would submit to you that an official of the government who is paid already to hear the complaints of people who write to him does not, in fact, impose an added charge. I feel, as a matter of fact, that it does not impose an added charge and, therefore, I would question your ruling.

Le vice-président: Monsieur Shaffer. Ce sont là des charges publiques et je pense qu'on ne peut pas limiter le fait que, même si on a du personnel déjà engagé à l'intérieur de la Fonction publique, cela demeure des dépenses publiques, même si on les affecte directement à l'administration de l'article dont vous faites mention. Alors, pour ces raisons-là, si nous voulons vraiment procéder, je maintiens que tout l'ensemble de la proposition présentée par M. Benjamin est irrecevable et nous devons donc passer immédiatement à l'amendement 2 du gouvernement.

Une voix: Procédons.

Le vice-président: Alors, le paragraphe 22 par M. Deniger.

Mr. Deniger: I move that Bill C-18 be amended by striking out line 29 on page 18 thereof and substituting the following therefor:

Council proposes to make under section 21

Mr. Bockstael: This simply corrects an error. The reference is to section 20 and it should be to section 21. It is correcting the numeral.

Le vice-président: Alors, est-ce que l'article 22 est adopté tel que modifié?

L'article 22 est adopté tel que modifié.

Le vice-président: Nous passons maintenant à l'article 23 et nous avons un amendement de M. Benjamin. Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-18 be amended: first, by deleting lines 1 to 3 at page 19 thereof and substituting the following therefor:

for the proper enforcement of this Act.

Secondly, by deleting lines 16 to 40 at page 19 thereof.

Mr. Chairman, this would give the ministry the authority to obtain any information necessary for the proper enforcement of the act. That is a recommendation from the West Coast Environmental Law Association. The second part of the amendment would remove the requirement on the minister to keep certain information confidential. Otherwise, the bill would restrict the availability of information for various legal proceedings. If any substance is potentially hazardous to

[Translation]

of Mr. Benjamin's amendment as moved in its present form is out of order and we cannot consider it.

We shall therefore move on to the Government's amendment. Mr. Skelly.

M. Skelly: J'invoque le règlement, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Vous dites que les alinéas 1 et 2 imposent des dépenses additionnelles au Trésor. Je prétends qu'un fonctionnaire du gouvernement déjà payé pour entendre les plaintes du public qui lui écrit n'impose pas de frais additionnels au Trésor. A vrai dire cela, n'impose aucun frais additionnel et je conteste votre décision.

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer. This is still a matter of spending public monies and I do not think we can limit that fact even if though we may already have personnel hired within the public service. This is still a matter of public expenditure, even if you assign the staff directly to the administration of the clause you mention. So, for those reasons, if we really want to get ahead I maintain that the whole amendment as presented by Mr. Benjamin is out of order, and we shall proceed to the Government amendment 2.

An hon. Member: Let us proceed.

The Vice-Chairman: Right, Clause 22 by Mr. Deniger.

M. Deniger: Je propose que le bill C-18 soit modifié en retranchant les lignes 29 à 31, page 18 et en les remplaçant par ce qui suit:

Les projets de règlement que le gouverneur en conseil se propose de prendre en vertu de l'article 21 sont publiés dans la Gazette du

M. Bockstael: Il s'agit tout simplement de corriger une erreur. Il était question de l'article 20 plutôt que de l'article 21. Nous corrigeons tout simplement le chiffre.

The Vice-Chairman: Clause 22 as amended carried?

Clause 22 as amended, is carried.

The Vice-Chairman: We will now move to Clause 23 and we have an amendment from Mr. Benjamin. Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que le bill C-18 soit modifié en supprimant les lignes 40 et 41 à la page 18 et en les remplaçant par ce qui suit:

Pour que la présente loi s'applique bien à certains pro-
Deuxièmement, en supprimant les lignes de 13 à 16 à la page 19.

Monsieur le président, cela donnerait au ministère l'autorisation d'obtenir toute information nécessaire pour bien appliquer la loi. Cette recommandation vient de la West Coast Environmental Law Association. La deuxième partie de l'amendement supprimerait, pour le ministre, l'obligation de garder sous secret certains renseignements. Sinon, le bill empêcherait d'obtenir certaines informations dans le cas de certaines procédures juridiques. Si un produit représente un danger

[Texte]

people it should stand scrutiny in the public domain. Again that comes from the West Coast Environmental Law Association.

I will just leave it at that, Mr. Chairman.

Le vice-président: Est-ce qu'il y a d'autre chose sur le premier amendement de M. Benjamin?

Alors ceux qui sont pour le premier amendement de M. Benjamin, levez la main s'il vous plaît?

Alors M. Bockstael a des explications à rajouter pour le premier amendement de M. Benjamin.

Mr. Bockstael: We have no objection to deleting lines to 3 at page 19 and substituting the proposal that Mr. Benjamin put forth, "for the proper enforcement of this Act." It does not change the intent of the act.

Le vice-président: Est-ce qu'il y a des questions? Alors ceux qui sont en faveur de l'amendement 1 de M. Benjamin, levez la main s'il vous plaît?

L'amendement est adopté.

• 1145

Le vice-président: Nous allons passer maintenant à l'amendement 2 de M. Benjamin. Nous avons un problème de recevabilité encore une fois, puisque l'amendement 2 de M. Benjamin fait fi d'une proposition faite par le gouvernement, de sorte que dans son état actuel, on ne peut pas le recevoir.

Alors, les lignes 16 à 40.

Le vice-président: Il faut mettre de côté tous les articles qui ont été rédigés par le gouvernement et c'est ce que propose actuellement votre amendement numéro 2. C'est pourquoi nous ne pouvons pas accepter le sous-amendement 2 que vous proposez.

Juste la première partie va être acceptée.

Mr. Benjamin: You are ruling that that is out of order?

L'article 23 est adopté avec les modifications présentées.

Le vice-président: Nous allons passer maintenant à l'article... Monsieur Forrestall.

Mr. Benjamin: We are leaving one part of the clause there.

Le vice-président: Alors nous avons, je m'excuse, il y a eu erreur. Nous venons à l'article 23 pour une modification faite par le gouvernement, alors par M. Turner.

Mr. Skelly: Okay, we have withdrawn it, rather than take the change, if that is acceptable. We will withdraw the amendment.

An hon. Member: Withdraw the second part.

Une voix: Un rappel au règlement, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur, juste un instant.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Les amendements du gouvernement tels qu'ils se lisent devant moi, s'appliquent aux lignes 11, 15...

Le vice-président: Exact.

[Traduction]

éventuel pour les gens, on devrait pouvoir étudier le cas en public. Encore là, cela vient de la West Coast Environmental Law Association.

Je m'arrête là, monsieur le président.

The Vice-Chairman: Anything else on Mr. Benjamin's amendment?

All those in favour of Mr. Benjamin's amendment, raise your hand please?

Mr. Bockstael has explanations to add to Mr. Benjamin's amendment.

M. Bockstael: Nous ne nous opposons pas à ce que soit supprimé les lignes 40 et 41 à la page 18 pour les voir remplacées par la proposition de M. Benjamin «pour que la présente loi s'applique à certains pro-». Cela ne change nullement l'intention du projet de loi.

The Vice-Chairman: Any questions? All those in favour of Mr. Benjamin's first amendment, raise hands?

The amendment is carried.

The Vice-Chairman: We will now move to Mr. Benjamin's second amendment. We once again have a problem as to whether it is in order or not because Mr. Benjamin's second amendment is at cross-purposes with a suggestion made by the government which means that, in its present state, it is not in order.

So, lines 16 to 40.

The Vice-Chairman: Your second amendment we would have has put aside all the clauses written by the government. That is why we cannot accept your second subamendment.

Only the first part will be accepted.

M. Benjamin: Prétendez-vous que c'est irrecevable?

Clause 23 as amended is carried presented.

The Vice-Chairman: We will now go to Clause... Mr. Forrestall.

M. Benjamin: Nous laissons tomber une partie de l'article.

The Vice-Chairman: So we have, I am sorry, there has been a mistake. Mr. Turner is moving an amendment to Clause 23 for the government.

M. Skelly: Bon, nous le retirerons plutôt que de faire le changement, si cela est acceptable. Nous retirerons l'amendement.

Une voix: Retirez la deuxième partie.

An hon. Member: On a point of order, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: One moment, sir.

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: The government's amendments as I have them before me apply to lines 9, 12,...

The Vice-Chairman: Exactly.

[Text]

Mr. Deniger: ... 19, etc., alors que l'amendement proposé par M. Forrestall est la ligne 43.

Le vice-président: C'est cela.

Mr. Deniger: Dans les circonstances, je pense qu'on devrait procéder avec les amendements du gouvernement et puis ensuite aller à l'amendement de M. Forrestall.

Le vice-président: Alors, monsieur Turner, nous allons passer à l'amendement du gouvernement et nous reviendrons à l'amendement de M. Forrestall après.

Mr. Forrestall: If you do not mind, you are running roughshod over us. A little less haste will make a little more speed.

Mr. McDermid: Mr. Chairman—I am sorry, Mike, were you finished?

Mr. Forrestall: No, I have not even started.

Mr. McDermid: In Clause 23, we have government amendments to do yet. We cannot approve the clause until we get the government amendments done. I think we are going a little too quickly.

Mr. Forrestall: The government amendment comes first.

Le vice-président: Questions? Proposé par M. Turner, est-ce que l'amendement est adopté?

L'amendement est adopté.

Nous revenons maintenant à l'amendement de M. Forrestall.

Mr. Forrestall: Excuse me, Mr. Chairman, I have two amendments, one of which I have not given to you in writing but which comes before the amendment the government proposes. It has to do with line 42.

Part of the concerns with respect to disclosure of information that have been voiced by witnesses in front of us might well be alleviated with the removal of the word "knowingly" at line 42—a hyphenated word on line 42 and the first part of line 43. I have not put forward an amendment, but before we get to that I wonder if we might have some comment, because on the basis of the comment we may wish to submit an amendment which would, in fact, delete the word "knowingly".

Mr. Turner: I move that Bill C-18 be amended

(a) by striking out lines 11 to 15 on page 19 and renumbering subclauses (4) to (7) on pages 19 and 20 as subclauses (3) to (6), respectively;

(b) by replacing the reference to "subsection (5)" in line 16 on page 19 by a reference to "subsection (4)"; and

(c) by replacing the reference to "subsection (4)" in line 30 on page 19 by a reference to "subsection (3)."

Le vice-président: Explication.

Mr. Bockstael: This means that we are simply deleting Clause 23.(3) in its entirety and renumbering. This is in response to industry's recommendations that Clause 23.(3)

[Translation]

Mr. Deniger: ... 19, et cetera, while the amendment proposed by Mr. Forrestall applies to line 43.

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Deniger: Under the circumstances, I believe we should proceed with the government's amendments and then go to Mr. Forrestall's.

The Vice-Chairman: Well, Mr. Turner, we will go to the government's amendment and then come back to Mr. Forrestall's amendment later.

M. Forrestall: Je suis désolé, mais vous faites figure de véritable rouleau compresseur. Un peu moins de hâte nous permettrait d'aller un peu plus vite.

M. McDermid: Monsieur le président... je suis désolé, Mike, avais-tu fini?

M. Forrestall: Non, je n'avais même pas commencé.

M. McDermid: A l'article 23, il nous faut encore adopter les amendements du gouvernement. Nous ne pouvons pas approuver cet article avant que les amendements proposés par le gouvernement ne soient adoptés. Je crois que nous allons un peu trop vite.

M. Forrestall: Les amendements du gouvernement viennent d'abord.

The Vice-Chairman: Any questions? Moved by Mr. Turner, shall the amendment carry?

Carried.

We will now get back to Mr. Forrestall's amendment.

M. Forrestall: Excusez-moi, monsieur le président, j'ai deux amendements à proposer dont l'un que je ne vous ai pas encore remis par écrit mais qui viendrait avant l'amendement proposé par le gouvernement. Il porte sur la ligne 38.

Bien des préoccupations que nous ont fait connaître les témoins seraient apaisées si on enlevait «sciemment» à la ligne 38, c'est-à-dire fin de la ligne 38 et début de la ligne 39 car il s'agit d'un mot coupé en deux. Je n'ai pas encore proposé d'amendement mais avant d'en arriver là je me demande s'il n'y aurait pas lieu d'écouter ce que les gens en pensent, car nous pourrions peut-être, suite à cela, proposer un amendement qui supprimerait le mot «sciemment».

M. Turner: Je propose que le Bill C-18 soit modifié de la façon suivante:

(a) en retranchant les lignes 9 à 12, page 19, et en renumérotant les paragraphes (4) à (7), pages 19 et 20, paragraphes (3) à (6) respectivement;

(b) en remplaçant le renvoi au paragraphe (5) à la ligne 13, page 19, par un renvoi au paragraphe (4);

(c) en remplaçant le renvoi au paragraphe (4) à la ligne 24, page 19, par un renvoi au paragraphe (3).

The Vice-Chairman: Explanation.

M. Bockstael: Cela signifie tout simplement que nous supprimons tout le paragraphe (3) de l'article 23 et que nous renumérotions en conséquence. C'est pour donner suite aux

[Texte]

was unnecessarily onerous. This was stated in the CACP example, page 11.

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Let me get this right now: we are wiping out Clause 23.(3) and tying it in with Clause 23.(4), so then there is a new (4). Have you got in renumbering the rest of them, the (6) and the (7)?

Mr. Bockstael: Yes. The whole thing is being renumbered.

Mr. McDermid: All right.

Amendment agreed to.

Le vice-président: Nous voilà maintenant à la proposition de M. Forrestall.

Mr. Forrestall: There are two amendments. I had posed an earlier question with respect to the word "knowingly" as it appears in Clause 23.(6). However before we move the amendment that, as I indicated, would have the effect of deleting the word "knowingly", could we have a comment from the witnesses, Mr. Chairman?

• 1150

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman. I have only a technical comment and it is that clauses of this nature which forbid the divulgence or publication or disclosure of confidential information usually use a word that imports the element of knowledge or willfulness or a guilty mind. I think the reason is that otherwise a person may inadvertently give out some information that he did not intend or allow it to be released. It is to protect that type of person in that situation.

Mr. Forrestall: I am not that certain that that protects—that is understandable in respect of an agent and I submit to Mr. Shaffer on his technical comments on that but it does not go far enough. It still binds. You can act in my behalf and be not guilty but I could be guilty as hell.

Le vice-président: Monsieur Forrestall, est-ce qu'on peut avoir votre amendement, pour qu'on puisse le lire, s'il vous plaît?

Mr. Forrestall: The amendment will delete in Clause 23(6)—it is now Clause 23(5), at lines 42 and 43 the word "knowingly".

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman. I would like to relay a concern of the government that this is an offense for which there would be a penalty of \$10,000 or one year imprisonment.

Mr. Forrestall: That is why I want to be protected. I do not want to be in trouble.

Mr. Shaffer: So there is concern with the size of the penalty and also with the person who might be caught who possibly, without intention, made information available.

[Traduction]

recommandations de l'industrie qui nous a fait comprendre que l'article 23.(3) était trop sévère. C'est ce qu'on trouvait à la page 11 du document de l'Association canadienne des chefs de police.

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: J'aimerais voir si j'ai bien compris. Nous supprimons le paragraphe (3) de l'article 23 pour le rattacher au paragraphe (4), ce qui signifie qu'il y a un nouveau paragraphe (4). A-t-on renuméroté les autres paragraphes, le (6) et le (7)?

M. Bockstael: Oui. Nous renumérotons le tout.

M. McDermid: Parfait.

L'amendement est adopté.

The Vice-Chairman: Now for Mr. Forrestall's amendment.

M. Forrestall: Il y a deux amendements. Plus tôt, j'ai posé une question au sujet du terme «sciement», qui figure à l'article 23(6). Avant qu'on ne propose l'amendement qui, à mon sens supprimeraient ce terme «sciement», pourrait-on avoir des explications des témoins, monsieur le président?

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président. Mon observation sera d'ordre technique. Ce sont justement dans des articles de ce genre, qui interdisent la divulgation ou la publication de renseignements confidentiels, qu'on retrouve toujours un mot comportant un élément de connaissance de cause, de préméditation, ou d'un esprit coupable. Autrement, une personne pourrait par inadvertance, divulguer des renseignements ou permettre qu'on les publie sans que cela ait été son intention. C'est une mesure de protection dans un tel cas.

Mr. Forrestall: Je ne vois pas que cela suffit à protéger, comme ce serait le cas d'un agent, mais à mon sens, cette disposition ne va pas assez loin. Elle est toujours exécutoire. Vous pouvez agir en mon nom, et ne pas être trouvé coupable, même si je suis très coupable.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall, may we have your amendment, please, so that we may read it?

M. Forrestall: L'amendement supprime à l'article 23(6)—il s'agit maintenant de l'article 23(5) aux lignes 42 et 43 le terme «sciement».

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président. Pour le gouvernement, c'est une infraction dont la peine est de \$10,000 d'amende, ou un an d'emprisonnement.

M. Forrestall: C'est pourquoi je veux me protéger. Je ne veux pas me trouver en difficulté.

M. Shaffer: On s'inquiète donc de l'importance de la peine et aussi de la personne qui peut être trouvée coupable, peut-être par inadvertance, d'avoir divulgué des renseignements.

[Text]

The Vice-Chairman: Moved by Mr. Forrestall that Clause 23(6) be amended at line 42 and 43 by deleting the word "knowingly".

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: The government's side would indicate that the best legal advice we have obtained is that the word "knowingly" should remain in there. I would think that now we can vote on it.

Mr. McDermid: Is that the best legal advice?

Mr. Forrestall: You are getting very close to some comments by another witness...

Le vice-président: A l'ordre. Ceux qui sont en faveur de l'amendement de M. Forrestall levez la main, s'il vous plaît. Ceux qui sont contre.

L'amendement est rejeté.

Le vice-président: Nous avons un autre amendement présenté par M. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, you have in front of you an amendment to Clause 23(6) on page 20 and it is at—I apologize for not having the lines in—line 4. The amendment reads: The purpose of the amendment is to delete the words "any such... Act" and to replace them with:

• 1155

...any such information except as provided for in this Act.

Mr. Bockstael: Could we have it repeated, Mr. Chairman?

Mr. Forrestall: You have it in written form, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes: "to delete 'any such... Act' and replace that with "any such information except as provided for in this Act".

Mr. Forrestall: It is on page 20 at line 4.

An hon. Member: It is line 5.

Mr. Forrestall: Line 5, then.

I am sorry, I will re-read it. What we are trying to do is to add the words "any such information except as provided for in this Act".

It says:

... any such information except for the purposes of the administration or enforcement of this Act".

I want to replace that with: "any such information except as provided for in this Act". It is consistent with my wanting to get the word "knowingly" out of there.

Mr. McDermid: It is the deletion of lines 3, 4, and 5 and replacing it with—that is what you are doing, is it not?

Mr. Forrestall: From "any such" to the word "Act" is deleted. I am sorry; it is there in front of you and I assumed that you had followed it. The words in lines 3, 4 and 5, "any such information except for the purposes of the administration or enforcement of this Act" are deleted and replaced by: "any such information except as provided for in this Act".

[Translation]

Le vice-président: Il est proposé par M. Forrestall qu'on modifie l'article 23(6) aux lignes 44 et 43 en supprimant le mot «sciement».

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Selon les meilleurs conseils juridiques disponibles, le gouvernement signale que le mot «sciement» devrait rester. Peut-être devrions-nous maintenant passer au vote.

M. McDermid: Est-ce que ce sont là les meilleurs conseils juridiques?

M. Forrestall: Vous êtes presque du même avis qu'un autre témoin...

The Vice-Chairman: Order, please. All those in favour of Mr. Forrestall's amendment, please raise your hand. Those against?

The amendment is lost.

The Vice-Chairman: We have a second amendment moved by Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, vous avez sous les yeux un amendement à l'article 23(6) à la page 20, à la ligne 4—excusez-moi de ne pas avoir inscrit le numéro des lignes. Le but de cet amendement consiste à supprimer les mots «any such... Act» et de les remplacer par:

...any such information except as provided for in this Act.

M. Bockstael: Pourrait-on répéter cet amendement, monsieur le président.

M. Forrestall: Vous l'avez sous les yeux, monsieur le président.

Le président: C'est vrai. Il s'agit donc de supprimer «any such... Act» et de le remplacer «any such information except as provided for in this Act».

M. Forrestall: Page 20, ligne 4.

Une voix: Ligne 5.

M. Forrestall: Très bien, ligne 5.

Je vais le relire encore. Nous voulons simplement ajouter les termes suivants: «any such information except as provided for in this Act».

Le présent projet de loi stipule:

... any such information except for the purposes of the administration or enforcement of this Act".

Je voudrais remplacer cela par: «any such information except as provided for in this Act». Voilà pourquoi je voudrais également supprimer le mot «knowingly».

M. McDermid: Vous voulez donc supprimer les lignes 3, 4 et 5 de la version anglaise, et les remplacer par cette phrase?

M. Forrestall: Nous voulons supprimer toute la phrase «any such... Act». Je m'excuse. Cet amendement se trouve sous vos yeux et je pensais que vous l'aviez lu. La phrase que nous voulons supprimer se trouve aux lignes 3, 4 et 5 de la page 20, et se lit: «any such information except for the purposes of the

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman. I do not think I could comment on any effect of this without some explanation of what the intention is.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, it reflects again the concerns of counsel for industry who feel that there is an undue burden with respect to the enforcement, the administrative enforcement, of this proposed Act. What we are dealing with, and I think that sometimes we tend to lose sight of this, what we are dealing with is the disclosure of information: "any such information except for the purposes of the administration or enforcement of this Act" in fact may allow certain types of disclosure of classified or industrial information.

If we amend it, the only way in which that private information could be disclosed would be for the purposes of the act. This allows for not only the purposes of the act but for the administration, enforcement, and on. In other words, a good legal counsel on the stand could elicit information that otherwise is privileged and should not be released. Under my amendment, the only way you could get it out would be for the purposes provided for in the act.

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman.

I think that if there were another clause or clauses in this bill that provided that, to enforce the act, we could use the information, it would be appropriate to say "except as provided for in this act"; but if there is no other provision in this act allowing us to use the information to enforce the act, it is not appropriate to say "except as provided for in this act" because this is the very provision that provides for it.

• 1200

Mr. Forrestall: I am sorry. We have already gone on to disclose reports, technical reports, judicial reports. I rather had the impression that we have gone a very very long way. Indeed, had I been the minister, I think I would much more forcibly oppose the opening up of this. You have opened up an awful can of worms without any protection elsewhere. All I am seeking to do is to protect the confidentiality of information where it is other than—I appreciate it is not dealing with the areas you were addressing yourself to, Mr. Skelly. But there are all sorts of clauses in here where we have made it possible now for private industrial information to be publicly disclosed.

An hon. Member: It is in keeping with freedom of information.

Mr. Forrestall: I wish you would get on with the bill; then we would not have these kinds of problems. We are dealing with a Mickey-Mouse priority list . . .

The Vice-Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I am still not sure whether I understand the intent of the amendment by my colleague, especially when I read the French text, which seems to be a lot clearer than the

[Traduction]

administration or enforcement of this Act». Nous proposons: «any such information except as provided for in this Act».

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président. Je ne peux pas faire de commentaire tant que vous ne m'aurez pas expliqué votre intention.

M. Forrestall: Monsieur le président, l'avocat qui représente le secteur de l'industrie estime que cet article tel que rédigé comporte des obligations lourdes pour ce secteur. Nous avons tendance à oublier qu'il s'agit de la divulgation de renseignements: «any such information except for the purposes of the administration or enforcement of this Act». Cet article peut donc obliger les représentants de l'industrie à divulguer des renseignements confidentiels.

En vertu de l'amendement que nous proposons, seuls les renseignements pertinents aux fins de la loi pourraient être divulgués. Cela signifie que tout renseignement utile aux fins et à l'application de la loi devraient être divulgués. En d'autres termes, l'avocat de la défense pourrait choisir de ne divulguer que certains renseignements, alors qu'en vertu de l'amendement que je propose, seuls les renseignements utiles aux fins de la loi pourraient être divulgués.

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président.

S'il existait dans ce même projet de loi un ou plusieurs autres articles prévoyant la divulgation de ces renseignements aux fins de la loi, il me semblerait approprié à ce moment-là de spécifier plutôt «except as provided for in this Act»; mais étant donné qu'il n'existe aucun article de ce genre, cela est tout à fait fait inapproprié.

M. Forrestall: Je regrette. Nous avons déjà permis la divulgation de rapports techniques et juridiques. Il me semble que nous avons déjà fait beaucoup de chemin. En fait, si j'avais été le ministre, je me serais opposé beaucoup plus fermement à une telle divulgation. Vous ne savez pas ce que vous déclenchez. Aucune mesure de protection n'est prévue. Je veux simplement protéger l'aspect confidentiel des renseignements, lorsqu'il s'agit de renseignements autres que . . . Je comprends que cela ne touche pas les domaines dont vous parlez, monsieur Skelly, mais il y a toutes sortes de dispositions dans ce bill qui permettent maintenant de divulguer des renseignements industriels privés.

Une voix: Aux termes du principe du libre accès à l'information.

M. Forrestall: J'aimerais bien que l'on adopte ce bill; on éviterait aussi tous ces problèmes. On travaille vraiment à l'envers.

Le vice-président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Je ne suis pas sûr d'avoir compris l'intention de l'amendement de mon collègue, surtout à la lecture du texte français, qui me semble beaucoup plus clair que la version

[Text]

English text. If he could, just for my benefit, repeat the intent of his amendment . . .

Mr. Forrestall: I beg your pardon?

Mr. Deniger: Could you repeat the intent of your amendment, because I do not understand it.

Mr. Forrestall: It is my understanding and my interpretation of the way it reads now that for a variety of purposes, not necessarily referring directly to this bill—you see, the administration or enforcement of the act takes you outside for other material procedures. My amendment attempts to tighten that up and bring it back to the act itself.

It may very well be I am arguing against myself because of amendments we have dealt with earlier today. It is my submission that the amendment requires disclosure only on the basis of the act, not on the basis of procedures extraneous to the act. For example, it may well be that the Public Service Staff Relations Act, if you want a far-fetched example, might influence the disclosure of public information.

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman.

I do not think the way it is presently worded for the purposes of the administration or enforcement of the act would allow extraneous matters. The second point is perhaps just to reiterate a point I made before, and that is, under what other provision of this bill could you disclose this information for the purposes of properly enforcing the act? If you have another provision, as I said, it is appropriate to refer to it. If you do not have one—and in fact, if this is the provision—it is not really appropriate to refer to it.

Mr. Forrestall: The purpose involved, I would submit with all respect, is significantly different from what is provided for in the bill. The purposes of the act and those provided for in the bill are significantly different. I am prepared to have a vote. It is not the vote. It is an important point, but then . . .

L'amendement est rejeté.

L'article 23 est adopté tel que modifié.

L'article 24—*Décrets modifiant l'annexe.*

L'article 24 est adopté.

L'article 25—*Accords avec les provinces.*

L'article 25 est adopté.

Le vice-président: Nous allons entreprendre l'étude de l'article 26. Vu qu'il nous reste . . . Je voudrais savoir si nous continuons jusqu'à 12h30, quitte à essayer de terminer complètement l'étude du projet de loi? Oui? D'accord.

Alors, nous prenons l'article 26, un amendement du gouvernement, proposé par M. Deniger.

L'article 26—*Recherches*

M. Deniger: Je propose que l'alinéa 26a) du Bill C-18 soit modifié en retranchant la ligne 37, à la page 20, et en la remplaçant par ce qui suit:

[Translation]

anglaise. Pourrait-il m'aider en répétant l'intention de son amendement . . .

M. Forrestall: Excusez-moi?

M. Deniger: Pourriez-vous me répéter l'intention de votre amendement, car je ne le comprends pas.

M. Forrestall: D'après moi la disposition permet une diversité de fins d'application, qui ne sont pas nécessairement liées directement au bill . . . l'administration et l'application de cette loi peuvent entraîner l'application d'autres procédés non assujettis à la loi. Mon amendement vise à rattacher cette disposition plus fermement à l'application même de la loi.

Je suis peut-être en train de défaire mon propre argument. Vu les amendements que nous avons adoptés plus tôt aujourd'hui. Je prétends que l'amendement exige la divulgation uniquement aux fins de la loi, et non pour des raisons étrangères à celle-ci. Il se pourrait, par exemple, que la loi sur les relations du travail dans la Fonction publique, un exemple peut-être un peu poussé, ait une certaine incidence sur la divulgation de renseignements.

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président.

A mon sens, les mots utilisés ici, «for the purposes of the administration and enforcement of the Act,» permettent l'utilisation de procédures dépassant la portée de la loi. Deuxièmement, je voudrais revenir à ma question de tantôt, quelle autre disposition du bill permet la divulgation de renseignements aux fins de l'application de la loi? S'il existe une autre disposition, il serait préférable de la signaler. Si par contre cette disposition est la seule, il n'y a pas lieu d'en parler.

M. Forrestall: Sauf respect, les buts visés sont très différents de ceux prescrits par ce bill. Les buts de la loi, et ceux prévus dans le bill sont très différents. Je suis prêt à mettre la question aux voix. On n'a pas à voter. C'est un point important, mais . . .

The amendment is lost.

Section 23 as amended. Carried.

Section 24—*Orders amending the Schedule*

Section 24. Carried.

Section 25—*Agreements with the Provinces*

Section 25. Carried.

The Vice-Chairman: We shall now consider Section 26. Since we have very few . . . I would like to know if you are prepared to continue until 12.30 in order to try to complete the consideration of this bill. Agreed? Agreed.

We shall, therefore, consider Section 26, there is a government amendment proposed by Mr. Deniger.

Section 26—*Technical Research and Publication*

Mr. Deniger: I move that paragraph 26(a) of Bill C-18 be amended by striking out lines 44 to 46 on page 20 thereof, and lines 1 to 6 on page 21 thereof, and by substituting the following therefor:

[Texte]

tous gouvernements, organismes ou personnes intéressés, canadiens ou non,

• 1205

Voulez-vous que je continue avec les autres amendements ou nous discutons de celui-ci?

Le vice-président: Celui-ci. Nous passons à l'explication de M. Bockstael. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: It is a technical amendment that makes the English and French text correspond.

L'amendement est adopté.

Le vice-président: Le deuxième amendement, monsieur Deniger.

M. Deniger: Le deuxième amendement: je propose que... The English version of Bill C-18 be amended by striking out line 9 on page 21 and substituting the following:

requirements, safety standards and regula-

Le président: Monsieur Bockstael.

Mr. Bockstael: It is a consequential amendment to number 7 that was approved earlier.

L'article 26 est adopté tel qu'amendé.

Les articles 27 et 28 sont adoptés.

L'article 29: Comités consultatifs—Composition.

Le vice-président: L'article 29, il y a un amendement du gouvernement, proposé par M. Turner.

Mr. Turner: I move that the English version of Bill C-18 be amended by striking out line 12 on page 22 and substituting the following:

"requirements and safety standards or on any"

Le président: Monsieur Bockstael.

Mr. Bockstael: The word "requirements" is changed for procedures and it is a consequence of amendment 7.

L'article 29 est adopté tel qu'amendé.

L'article 30: Rapport annuel.

Le vice-président: L'article 30: un amendement du gouvernement proposé par Pierre Deniger.

M. Deniger: Je propose que la version française de l'article 30 du Bill C-18 soit modifiée en retranchant la ligne 26, page 22, et en la remplaçant par ce qui suit:

... précédente et sur le contrôle de cette application.

Mr. Bockstael: It simply aligns the French with the English.

L'article 30 est adopté tel qu'amendé.

L'article 31: Incompatibilité.

Le vice-président: L'article 31: un amendement proposé par M. Turner.

Mr. Turner: That Bill C-18 be amended by striking out lines 31 to 37 on page 22 thereof and substituting the following therefor:

[Traduction]

"Co-operation with any government, agency, body or person, whether Canadian or otherwise, programs of technical research and"

Do you want me to continue with the other amendments or would you rather discuss this one?

The Vice-Chairman: This one. Let us have Mr. Bockstael's explanation. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Un amendement de nature technique qui fait correspondre les deux versions du texte.

Amendment agreed to.

The Vice-Chairman: The second amendment, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: The second amendment reads as follows: I move that... La version anglaise du projet de loi C-18 soit modifiée en retranchant la ligne 9 à la page 21 et en la remplaçant par ce qui suit:

requirements, safety standards and regu-

The Chairman: Mr. Bockstael.

M. Bockstael: C'est un amendement qui découle de l'amendement numéro 7 adopté tout à l'heure.

Clause 26, as amended, carried.

Clauses 27 and 28 carried.

On Clause 29—Advisory councils—Membership.

The Vice-Chairman: Mr. Turner has an amendment to move on behalf of the government on Clause 29.

M. Turner: Je propose que la version anglaise du projet de loi C-18 soit modifiée en retranchant la ligne 12 à la page 22 et en la remplaçant par ce qui suit:

«requirements and safety standards or on any»

The Chairman: Mr. Bockstael.

M. Bockstael: On change le mot «procedures» pour «requirements» à cause de l'amendement numéro 7.

Clause 29, as amended, agreed to.

On Clause 30—Annual report.

The Vice-Chairman: There is a government amendment on Clause 30 to be moved by Pierre Deniger.

Mr. Deniger: I move that the French version of Clause 30 in Bill C-18 be amended by deleting line 26, page 22, and by substituting the following therefor:

... précédente et sur le contrôle de cette application.

M. Bockstael: C'est seulement pour que les deux versions correspondent.

Clause 30, as amended, agreed to.

On Clause 31—Inconsistent provisions.

The Vice-Chairman: Mr. Turner has an amendment to move on Clause 31.

M. Turner: Que le projet de loi C-18 soit modifié en retranchant les lignes 27 à 33 à la page 22, et en les remplaçant par ce qui suit:

[Text]

between the regulations made pursuant to this act and any orders, rules or regulations made pursuant to any other act of Parliament the regulations made pursuant to this act.

Le président: Monsieur Bockstael.

Mr. Bockstael: The explanation is that regulations cannot prevail over an act of Parliament, thus the amendment is proposed to make it clear that the regulations of this act prevail only over other regulations and not over other acts.

L'article 31 est adopté tel qu'amendé.

L'article 32: Entrée en vigueur.

Le vice-président: L'article 32: un amendement proposé par M. Deniger.

M. Deniger: Je propose que la version française du paragraphe 32(2) du Bill C-18 soit modifiée en retranchant les lignes 11 et 12, page 23, et en les remplaçant par ce qui suit:

... peut, par proclamation, prévoir que la ...

Le vice-président: Une explication?

Mr. Bockstael: To align the French text with the English version.

Le vice-président: C'est accepté? ...

Il y a un autre amendement proposé par M. Deniger.

M. Deniger: Je propose que la version française du paragraphe 32(4) du Bill C-18 ...

Mr. Bockstael: No, no. Excuse me. We have a 42(a) motion to be presented by Mr. Turner.

Mr. Turner: The English version of Bill C-18 be amended by striking out line 22 on page 23 and substituting the following:

a province pursuant to subsection (2) may be

Mr. Bockstael: It is just a numbering change. The (3) is changed to a (2) to correct it.

Le vice-président: L'amendement proposé par M. Turner est accepté?

Some hon. Members: Agreed.

Le vice-président: L'autre amendement proposé par M. Deniger.

M. Deniger: Je propose que la version française du paragraphe 32(4) du Bill C-18 soit modifiée en retranchant la ligne 41, page 23, et en la remplaçant par ce qui suit:

... phe (2).

Le vice-président: Explication?

Mr. Bockstael: To delete unnecessary words.

Le vice-président: Accepté?

L'article 32 est adopté tel qu'amendé.

Le vice-président: Nous avons maintenant l'annexe. Nous avons un amendement par M. Benjamin. Le premier amendement est par M. Benjamin. Amendment to the schedule.

[Translation]

les dispositions des règlements d'application de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles des textes d'application de toute autre loi du Parlement.

The Chairman: Mr. Bockstael.

M. Bockstael: C'est que les règlements ne peuvent pas l'emporter sur une loi du Parlement, et l'amendement veut préciser que tous les règlements d'application de la présente loi ne l'emporteront que sur d'autres règlements et non pas sur des lois.

Clause 31, as amended, carried.

On Clause 32—Coming into force.

The Vice-Chairman: Mr. Deniger has an amendment on Clause 32.

Mr. Deniger: I move that the French version of Clause 32.(2) of Bill C-18 be amended by deleting lines 11 and 12 on page 23 and by substituting the following therefor:

... peut, par proclamation, prévoir que la ...

The Vice-Chairman: An explanation?

M. Bockstael: C'est pour que les deux versions correspondent.

The Vice-Chairman: Carried?

There is another amendment moved by Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I move that the French version of Clause 32(4) of bill C-18 ...

M. Bockstael: Non, excusez-moi. Nous avons un amendement au paragraphe 42(a) proposé par M. Turner.

M. Turner: Que la version anglaise du projet de loi C-18 soit modifiée en retranchant la ligne 22 à la page 23 et en la remplaçant par ce qui suit:

a province pursuant to subsection (2) may be

M. Bockstael: On change tout simplement le chiffre. On a changé (3) pour (2).

The Vice-Chairman: Shall the amendment moved by Mr. Turner carry?

Des voix: Adopté.

The Vice-Chairman: The next amendment is moved by Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I move that the French version of Clause 32(4) of Bill C-18 be amended by deleting line 41 on page 23, and by substituting the following therefor:

... phe (2).

The Vice-Chairman: Any explanation?

M. Bockstael: C'est pour supprimer des mots inutiles.

The Vice-Chairman: Carried?

Clause 32, as amended, is carried.

The Vice-Chairman: We now move to the schedule. We have an amendment by Mr. Benjamin. The first amendment is Mr. Benjamin's. Amendment à l'annexe.

[Texte]

• 1210

Mr. Benjamin: Yes, Mr. Chairman. I would move that Bill C-18 be amended in the schedule by renumbering Class 9 as Class 10 and adding the following immediately after Class 8—Corrosives:

Class 9—Hazardous wastes, discarded materials or substances in solid, semi-solid, liquid or gaseous forms which, due to their nature and quantity, require specialized waste management techniques.

Mr. Chairman, this amendment would include hazardous wastes in the classification of dangerous goods. Certain substances would not fall under the act now, and so we are trying to include those certain substances which are wastes of a hazardous nature and this one was strongly recommended by the Canadian Environmental Law Association.

Le vice-président: M. Ellison va répondre à cela. Attention. Alors, s'il vous plaît. Monsieur Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman, through you to Mr. Benjamin, a number of motions were taken by this committee proposed by the government on the basis of a request from the federal Minister of the Environment on behalf of his provincial counterparts specifically to deal with the question of hazardous waste. These were, of course, amendment number #7, for example and we have had discussions with our environmental colleagues and they agree that hazardous waste materials may generally be considered a special case of dangerous goods, and steps are being taken in the regulations adequately to cover hazardous wastes. This will be done, for example, by introducing the word "waste" before the conventional shipping name. So, suppose you have something like sulphuric acid, which is in the waste state, that would be shipped as "waste sulphuric acid" as a Class 8 corrosive material—et cetera, et cetera, with any other of the examples you can imagine.

Where substances do not conform to one of the other danger classes, it is intended to treat them as a Class 9 material and there is a motion to be presented to you that will make it clear that the government can prescribe such materials to be Class 9 materials, and that there is a very strong intention to do so by joint action by the ministries of the Environment and Transport.

Le vice-président: Oui, monsieur Skelly.

Mr. Skelly: In your amendment to Class 9, you are suggesting that last phrase there would include that?

Mr. Ellison: Yes, indeed.

Le vice-président: Voulez-vous la retirer?

Mr. Benjamin: Yes, what you are doing would include all that we are saying anyway.

Mr. Ellison: Yes.

Mr. Benjamin: Okay, I will accept that and I withdraw my motion.

Le vice-président: Alors, consentement unanime?

L'amendement est retiré.

Le vice-président: Voici maintenant l'amendement du gouvernement proposé par M. Deniger.

[Traduction]

M. Benjamin: Oui, monsieur le président. Je propose que l'annexe du projet de loi C-18 soit modifiée en renumérotant la classe 9 comme classe 10 et en ajoutant immédiatement après la classe 8—Matières corrosives ce qui suit:

Classe 9—Déchats dangereux, matières ou substances solides, mi-solides, liquides ou gazeuses qui en raison de leur nature et de la quantité exigent des techniques spéciales de gestion.

Cet amendement ferait entrer les déchets dangereux dans les catégories de marchandises dangereuses. Certaines substances ne seraient pas touchées par la loi en ce moment, par exemple les déchets présentant certains dangers, et c'est pourquoi nous avons proposé cet amendement qu'a fortement recommandé la *Canadian Environmental Law Association*.

The Vice-Chairman: Mr. Ellison will comment on that. Mr. Ellison, please.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Le comité a déjà reçu un certain nombre de motions présentées par le gouvernement à la demande du ministre fédéral de l'Environnement qui agissait au nom de ses homologues provinciaux qui s'inquiétaient justement de la question des déchets dangereux. Il s'agissait de l'amendement numéro 7, dont nous avons discuté avec les fonctionnaires de l'environnement qui estimaient que les déchets dangereux pouvaient en général être considérés comme une classe spéciale de marchandises dangereuses et c'est pourquoi l'on a pris des mesures pour en tenir compte dans les règlements. On pourra par exemple insérer le mot «déchets» avant le nom utilisé pour l'expédition. Si on devait par exemple transporter des déchets d'acides sulfuriques, il faudrait inscrire sur le contenant «déchets d'acides sulfuriques» et les marchandises entreraient donc dans la classe 8, c'est-à-dire les matières corrosives, et on procèdera ainsi pour tous les autres déchets possibles et imaginables.

Lorsque des substances ne tomberont pas dans une de ces classes, on a l'intention de les considérer comme des substances de la classe 9. Nous avons l'intention de vous proposer un amendement visant à préciser que le gouvernement peut prescrire l'inclusion de telles substances dans la classe 9, ce qu'ont fermement l'intention de faire les ministères de l'Environnement et des Transports.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Skelly.

M. Skelly: Vous dites que votre classe 9 incluerait les déchets, à la dernière phrase?

M. Ellison: Oui.

The Vice-Chairman: You want to withdraw it?

M. Benjamin: Oui, votre amendement va inclure le nôtre.

M. Ellison: Oui.

M. Benjamin: D'accord, j'accepte votre explication et je retire ma motion.

The Vice-Chairman: Is there unanimous consent?

The amendment is withdrawn.

The Vice-Chairman: We now have a government amendment moved by Mr. Deniger.

[Text]

Mr. Deniger: That the schedule to Bill C-18 be amended by striking out Class 9 on page 24 thereof and substituting the following:

Class 9—Miscellaneous products, substances or organisms considered by the Governor in council to be dangerous to life, health, property or the environment when handled, offered for transport or transported and prescribed to be included in this class.

Le vice-président: Explication?

Mr. Bockstael: This responds to general industry uneasiness that Class 9 is too broad and it will also align the French and English texts.

L'amendement est adopté.

L'annexe est adoptée telle que modifiée.

Le vice-président: Est-ce que l'article 1 est adopté?

Oui, monsieur Forrestall.

• 1215

Mr. Forrestall: Before we carry Clause 1, I propose an amendment that the proposed act be cited as the "Ellison Connection" and not the "transportation of dangerous goods." I think the Ellison Connection would . . .

M. Bockstael: Il fait des farces.

L'article 1 est adopté.

Le vice-président: Est-ce que le titre est adopté? Nous avons un amendement de M. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods be amended by deleting the long title and substituting therefor:

An Act to promote public safety and the protection of the environment in the transportation of dangerous goods.

Le vice-président: Monsieur Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman. There were a couple of concerns in the drafting of the long and short titles and, in particular, in the long title the concern was in a criminal statute with heavy penalties to make public safety very, very apparent because of the constitutional jurisdiction in respect of criminal law that relates to matters in the realm of public safety. And second, not to confuse the bill with an environmental measure more appropriately under that department's control.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, it only involves the environment as it pertains to the transportation of dangerous goods, not any other way. The environmental laws will cover everything else. I worry that the environmental laws will say very little, if anything, about the environment in the transportation of dangerous goods.

Le vice-président: Avant de procéder au vote, je vais lire l'amendement de M. Benjamin:

[Translation]

M. Deniger: Que l'annexe du projet de loi C-18 soit modifiée en retranchant la classe 9 à la page 24, et en la remplaçant par ce qui suit:

Classe 9—Produits, matières ou organismes dont la manutention, la demande de transport ou le transport présentent, de l'avis du gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou des menaces pour l'environnement et inclus par règlement dans la présente classe.

The Vice-Chairman: An explanation?

M. Bockstael: Cela répond au malaise général de l'industrie qui estime que la classe 9 est trop étendue et cela fera également correspondre les deux versions du texte.

The amendment is carried.

The schedule, as amended, is carried.

The Vice-Chairman: Shall Clause 1 carry?

Yes, Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Avant d'adopter l'article 1, je propose un amendement afin que le projet de loi soit appelé «la filière Ellison» et non pas «le transport des marchandises dangereuses». Je pense que la filière Ellison . . .

Mr. Bockstael: He is joking.

Clause 1 is carried.

The Vice-Chairman: Shall the title carry? We have an amendment moved by Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit modifié en retranchant le titre au long et en le remplaçant par ce qui suit:

Loi visant à accroître la sécurité publique et à protéger l'environnement en matière de transport des marchandises dangereuses.

The Vice-Chairman: Mr. Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président. La rédaction des titres au long et en abrégé nous ont posé quelques problèmes, surtout le titre au long, parce que nous voulions, dans une loi pénale comportant des amendes sévères, faire ressortir l'aspect sécurité publique, à cause de la compétence constitutionnelle en matière de droit pénal portant sur la sécurité publique. Deuxièmement, nous ne voulions pas qu'on mélange le projet de loi avec les lois qui relèvent du ministère de l'Environnement.

M. Benjamin: Il ne touche l'environnement que lorsqu'il s'agit du transport de marchandises dangereuses, et non autrement. Les lois sur l'environnement couvriront tout le reste. Je crains que ces dernières ne parlent pas beaucoup du transport des marchandises dangereuses.

The Vice-Chairman: Before putting the question, I will read Mr. Benjamin's amendment:

[Texte]

An Act to promote public safety and the protection of the environment in the transportation of dangerous goods.

Mr. Benjamin: This long title was in the original Bill C-17.

L'amendement est rejeté.

Le titre est adopté.

Le vice-président: Alors, dois-je faire maintenant rapport du Bill à la Chambre?

Des voix: Oui.

Le vice-président: Alors, est-ce que quelqu'un propose maintenant la réimpression du bill tel que modifié?

M. Deniger: Je le propose.

Le vice-président: M. Deniger propose que le Bill C-18, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit réimprimé pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

La proposition est adoptée.

Alors, nous avons réussi à passer à travers tous nos amendements et nos articles aujourd'hui. Je remercie M. Bockstael, ainsi que M. Ellison, M. Shaffer, M. Charron et tous les membres du comité.

Je remercie aussi les officiers du ministère, ceux qui ne sont peut-être pas ici et ceux qui sont ici, pour tout le travail qu'ils ont fait. Parce que l'on sait que cela a été très pénible, je pense, et très difficile, d'en arriver à construire la loi et les règlements.

Donc, je remercie tout le monde de leur excellente collaboration et surtout de leur indulgence à mon égard.

Monsieur McDermid, avant de terminer . . .

Mr. McDermid: Mr. Chairman, there are two quick remarks I would like to make. In the last government and in this government, the continuity of the whole affair, and my colleague Mr. Forrestall alluded to this, was Mr. Ellison who I think deserves a vote of thanks from the Transport Committee for keeping us as laypersons and informed explaining it to us in a relatively comprehensible state.

I also would like to congratulate the Vice-Chairman who had some reservations earlier this week about sitting in that chair today. I think he did an excellent job, and I would just like to pass that on to him. You have nothing to fear in the chair from now on, you did a great job.

Some hon. Members: Hear, hear!

Le vice-président: M. Bockstael a quelque chose à ajouter avant que l'on termine nos travaux.

Mr. Bockstael: It is not a point of privilege, but I think it is something that bears noting because of what is in the written record. I am assuming, and I think correctly, so that at some point in the discussion—and as the representative of the minister I did not take exception to it at the time because I wanted the clauses to be dealt with—now that we have reached the conclusion, I do not know if Mr. Benjamin recalls, but he inferred that Mr. Ellison was misleading this committee. At some point, those were the words used. I do not have the text in front of me but certainly in the light of what has

[Traduction]

Loi visant à accroître la sécurité publique et à protéger l'environnement en matière de transport des marchandises dangereuses.

M. Benjamin: C'était le titre du Bill C-17.

The amendment is negatived.

The title is carried.

The Vice-Chairman: Shall I report the bill to the House?

Some hon. Members: Yes.

The Vice-Chairman: Will somebody move that the bill, as amended, be reprinted?

Mr. Deniger: I so move.

The Vice-Chairman: Mr. Deniger moves that Bill C-18, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be reprinted to be used by the House of Commons at the report stage.

The motion is carried.

We managed to get through all the amendments and clauses today. I thank Mr. Bockstael, Mr. Ellison, Mr. Shaffer and Mr. Charron as well as all the members of the Committee.

I also thank the officials from the Department, those who could not be here, those who are here, for the excellent work they have done. We know that it has been a difficult task to draft this act and all the regulations.

I want to thank everybody for the excellent co-operation and mostly for their indulgence towards me.

Mr. McDermid, before we finish

M. McDermid: Monsieur le président, j'aimerais faire deux petites observations. M. Ellison a participé à l'élaboration de ce projet de loi lors de la législature précédente et il a assuré la continuité sous le gouvernement actuel, je crois que M. Forrestall en a déjà parlé, et je pense qu'il mérite nos remerciements parce qu'il nous a si bien expliqué tout ce qui était relativement compréhensible.

Je veux également féliciter le vice-président qui, plus tôt cette semaine, hésitait à assumer la présidence aujourd'hui. Je pense qu'il a fait un excellent travail et je veux l'en féliciter. La présidence ne doit plus vous faire peur maintenant.

Des voix: Bravo!

The Vice-Chairman: Mr. Bockstael has something to add before we wind up.

M. Bockstael: Ce n'est pas une question de privilège, mais c'est quelque chose qu'il faut mentionner parce que cela se trouve dans le compte rendu écrit. Je ne crois pas me tromper si je dis qu'au cours de la discussion, M. Benjamin a laissé entendre que M. Ellison induisait le comité en erreur, je ne sais pas s'il s'en souvient. En tant que représentant du ministre, je n'ai rien dit parce que je voulais qu'on en finisse avec l'étude article par article. Quelqu'un a dit cela au cours de la discussion. Je n'ai pas le texte ici, mais compte tenu de ce qu'on vient de dire et des remerciements unanimes adressés à M. Ellison,

[Text]

just been said and what is unanimously agreed to in thanking Mr. Ellison for the fine job he did, I think we should correct it, if that was the impression given, that it was the wrong impression that Mr. Ellison had attempted to mislead this committee. Would you want to go over that?

• 1220

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I cannot recall saying that. If I did, I sure as hell did not mean that he was misleading, intentionally or otherwise. I could have been misunderstood. I do not remember. Frankly, I am at a loss to remember what things... I do not think Mr. Ellison and I ever got into any arguments.

Mr. Ellison: No, no.

Mr. Benjamin: I just want to say that if it had not been for a lot of Mr. Ellison's explanations to this committee I would have been helpless and maybe the rest of the committee would have been too. I have nothing but gratitude for his comments.

Mr. Bockstael: All right. May I continue? Then on behalf of the ministry and the people here I simply want to thank the members of both opposition parties and our own members for working at it in this fashion so that we have now reached the stage where we can bring this to the House. We were all unanimous and interested in seeing this bill implemented in this session because it is its third attempt. We are very pleased and thankful to you for your co-operation.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wanted to speak to the point raised earlier by the parliamentary secretary. My inclination is to reject that it was raised because I think that in the give and take, in the manner in which we traditionally in committees deal with things, things are said, utterances are made, but I have never in the course of serving with Mr. Benjamin on committees, no matter what the subject matter in front of us, heard him make a comment like that unless it was to one of his colleagues in another party. I am sure that if he used those words he was talking partly to myself or somebody else, certainly not to the officials. In the years that we spent here, and they are getting to be not inconsiderable, I have never heard Mr. Benjamin deliberately impute a motive or any attempt to any official who has ever been in front of us. I have a tendency to regret it. I understand the parliamentary secretary's concern, but I think a little nit-picking like that should not have been raised.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not want to drag this out, it is just that I wish Mr. Bockstael would have come and spoken to me privately. I do not even remember any occasion, but if I did inadvertently make that, I wish he had come and told me personally and privately so I could have on my own corrected the record, if there was anything in the record. In any event, I think everyone knows, and Mr. Ellison does as well, that at no time did I mean or say anything like that with any intention.

Le vice-président: Alors, nous ajournons jusqu'à nouvelle convocation du président. Merci.

[Translation]

je pense que nous devrions rectifier cette impression, si c'est bien ce qu'on a dit de M. Ellison.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne me souviens pas avoir dit cela. Si je l'ai fait, je ne voulais certainement pas dire qu'il nous induisait en erreur, intentionnellement ou non. On m'a peut-être mal compris. Je ne m'en souviens pas. Franchement, je ne peux pas me souvenir de ce que... je ne pense pas que M. Ellison et moi ayons été en désaccord sur un point quelconque.

M. Ellison: Non.

M. Benjamin: J'ajoute que si ce n'avait été de ses explications, je n'aurais su quoi faire, comme le reste du comité peut-être. Je n'ai que de la gratitude envers lui.

M. Bockstael: Très bien. Puis-je continuer? Au nom du ministère et des personnes qui m'accompagnent, je veux remercier les membres des deux parties de l'Opposition et de notre parti, d'avoir fait preuve de tant de collaboration que l'on puisse maintenant à ce stade faire rapport du projet de loi à la Chambre. Nous voulons tous que ce projet de loi entre en vigueur au cours de la session, parce que c'est la troisième fois qu'on essaye d'en le faire adopter. Nous sommes très heureux et nous vous sommes reconnaissants de votre collaboration.

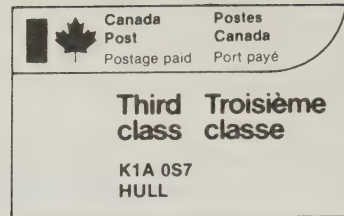
Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voulais parler de la question soulevée plus tôt par le secrétaire parlementaire. J'ai tendance à croire qu'on n'a jamais dit cela, parce qu'il arrive souvent au cours des délibérations en comité qu'on dise un peu toutes sortes de choses. Cependant, depuis que je fais partie de comités ou siègent également M. Benjamin, je ne l'ai jamais entendu faire de commentaires comme celui-là, à moins qu'il ne s'adresse à l'un de ses collègues d'un autre parti. Je suis certain que s'il a utilisé ces mots, il devait s'adresser à moi ou à quelqu'un d'autre, mais pas aux fonctionnaires. Au cours des années que nous avons passées ici, et elles se font nombreuses, je n'ai jamais entendu M. Benjamin imputer un motif ou un dessein quelconque à un fonctionnaire comparaissant devant nous. J'ai tendance à le regretter. Je vois ce qui préoccupe le secrétaire parlementaire, mais je pense qu'on n'aurait pas dû fendre les cheveux en quatre.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne veux pas prolonger cette affaire, mais j'aurais aimé que M. Bockstael m'en parle en privé. Je ne me souviens même pas d'avoir utilisé ces mots, mais si je l'ai fait par inadvertance, il aurait dû venir m'en parler personnellement et en privé, pour que je puisse de moi-même corriger le compte rendu s'il contenait effectivement ces propos. De toute façon, tout le monde sait, comme M. Ellison, que je n'ai jamais voulu dire cela.

The Vice-Chairman: Very well then, we adjourn to the call of the chair.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;

Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transport of Dangerous Goods.

From the Department of Justice:

Mr. Bernie Shaffer, Legislative Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la coordination;

M. T. Duncan Ellison, directeur, Transports des matières dangereuses.

Du ministère de la Justice:

M. Bernie Shaffer, avocat en matière de législation.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Thursday, October 30, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 13

Le jeudi 30 octobre 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1980-81
Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35
L40, L45 and L50—Marine Transportation
Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1980-1981
Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35
L40, L45 et L50—Programme des transports par
eau sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin	Dion
Bloomfield	Dionne (<i>Chicoutimi</i>)
Bockstael	Fisher
Crosby (<i>Halifax West</i>)	Gass
Deniger	Mazankowski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

McCain	Skelly
McDermid	Tousignant
McKnight	Turner
Penner	Wright—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, July 11, 1980:

Mr. Skelly replaced Mr. Parker.

On Thursday, July 17, 1980:

Mr. Stollery replaced Mr. Bossy;

Mr. Mackasey replaced Mr. Deniger;

Mr. Portelance replaced Mr. Flis;

Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Fisher;

Mr. Gourd replaced Mrs. Beauchamp-Niquet.

On Friday, July 18, 1980:

Mr. Deniger replaced Mr. Bloomfield;

Mr. Fisher replaced Mr. Stollery;

Mr. Penner replaced Mr. Mackasey;

Mr. McRae replaced Mr. Portelance;

Mr. Mackasey replaced Mr. Gourd.

On Tuesday, August 12, 1980:

Mr. McCain replaced Mr. Ellis;

Mr. McKnight replaced Mr. Towers;

Mr. McCuish replaced Mr. McDermid.

On Thursday, August 14, 1980:

Mrs. Mitchell replaced Mr. Benjamin.

On Wednesday, August 27, 1980:

Mr. Dionne (*Chicoutimi*) replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);

Mr. Bossy replaced Mr. Deniger;

Mr. Dion replaced Mr. Mackasey;

Mr. Bloomfield replaced Mr. Penner.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 11 juillet 1980:

M. Skelly remplace M. Parker.

Le jeudi 17 juillet 1980:

M. Stollery remplace M. Bossy;

M. Mackasey remplace M. Deniger;

M. Portelance remplace M. Flis;

M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Fisher;

M. Gourd remplace M^{me} Beauchamp-Niquet.

Le vendredi 18 juillet 1980:

M. Deniger remplace M. Bloomfield;

M. Fisher remplace M. Stollery;

M. Penner remplace M. Mackasey;

M. McRae remplace M. Portelance;

M. Mackasey remplace M. Gourd.

Le mardi 12 août 1980:

M. McCain remplace M. Ellis;

M. McKnight remplace M. Towers;

M. McCuish remplace M. McDermid.

Le jeudi 14 août 1980:

M^{me} Mitchell remplace M. Benjamin.

Le mercredi 27 août 1980:

M. Dionne (*Chicoutimi*) remplace M. Campbell (*LaSalle*);

M. Bossy remplace M. Deniger;

M. Dion remplace M. Mackasey;

M. Bloomfield remplace M. Penner.

On Thursday, August 28, 1980:

Mr. Tousignant replaced Mr. McRae.

On Friday, August 29, 1980:

Mr. Tardif replaced Mr. Roy.

On Thursday, September 4, 1980:

Mr. Ittinuar replaced Mrs. Mitchell.

On Monday, September 15, 1980:

Mr. McDermid replaced Mr. Reid (*St. Catharines*).

On Tuesday, September 16, 1980:

Mr. Parker replaced Mr. Ittinuar;

Mr. Lewycky replaced Mr. Skelly.

On Wednesday, September 17, 1980:

Mr. McRae replaced Mr. Fisher;

Mr. Jelinek replaced Mr. McDermid.

On Wednesday, September 24, 1980:

Mr. Oberle replaced Mr. Jelinek.

On Thursday, October 9, 1980:

Mr. Benjamin replaced Mr. Parker;

Mr. Skelly replaced Mr. Lewycky.

On Wednesday, October 29, 1980:

Mr. McDermid replaced Mr. McCuish;

Mr. Wright replaced Mr. Oberle;

Mr. Gass replaced Mr. Mayer.

On Thursday, October 30, 1980:

Mr. Crosby (*Halifax West*) replaced Mr. Forrestall;

Mr. Fisher replaced Mr. McRae;

Mr. Deniger replaced Mr. Bossy;

Mr. Penner replaced Mr. Tardif.

Le jeudi 28 août 1980:

M. Tousignant remplace M. McRae.

Le vendredi 29 août 1980:

M. Tardif remplace M. Roy.

Le jeudi 4 septembre 1980:

M. Ittinuar remplace M^{me} Mitchell.

Le lundi 15 septembre 1980:

M. McDermid remplace M. Reid (*St. Catharines*).

Le mardi 16 septembre 1980:

M. Parker remplace M. Ittinuar;

M. Lewycky remplace M. Skelly.

Le mercredi 17 septembre 1980:

M. McRae remplace M. Fisher;

M. Jelinek remplace M. McDermid.

Le mercredi 24 septembre 1980:

M. Oberle remplace M. Jelinek.

Le jeudi 9 octobre 1980:

M. Benjamin remplace M. Parker;

M. Skelly remplace M. Lewycky.

Le mercredi 29 octobre 1980:

M. McDermid remplace M. McCuish;

M. Wright remplace M. Oberle;

M. Gass remplace M. Mayer.

Le jeudi 30 octobre 1980:

M. Crosby (*Halifax West*) remplace M. Forrestall;

M. Fisher remplace M. McRae;

M. Deniger remplace M. Bossy;

M. Penner remplace M. Tardif.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, OCTOBER 30, 1980
(19)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bloomfield, Bockstael, Crosby (*Halifax West*), Deniger, Dion, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Gass, Mazankowski, McCain, McDermid, Penner, Skelly, Tousignant and Turner.

Other Members present: Messrs. Ellis and Harquail.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Ronald Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard. *From the National Harbours Board:* Mr. Pierre Franche, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated April 30, 1980, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 5, 1980, Issue No. 3.*)

By unanimous consent, the Committee considered Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 and L50—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

Mr. Sinclair answered questions.

By unanimous consent, the chairman presented the FIFTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Thursday, October 23, 1980 to plan its future business with respect to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981.

The Sub-committee agreed to make the following recommendations:

That the following schedule of meeting be adopted:

THURSDAY, OCTOBER 30, 1980 at 9:30 a.m. and
TUESDAY, NOVEMBER 4, 1980 at 11:00 a.m.—Votes
10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 and L50—Marine
Transportation Program under TRANSPORT

The officials of the Department will be in attendance.
THURSDAY, NOVEMBER 6, 1980 at 3:30 p.m. and
FRIDAY, NOVEMBER 7, 1980 at 9:30 a.m.—Vote 1—
Departmental Administration Program under TRANS-
PORT

The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport
be invited to appear on the last two dates.

Mr. Deniger moved,—That the FIFTH REPORT of the
Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

Mr. McDermid moved,—That the Sub-committee Report
be amended by extending the time of the meeting scheduled

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 30 OCTOBRE 1980
(19)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bloomfield, Bockstael, Crosby (*Halifax-Ouest*), Deniger, Dion, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Gass, Mazankowski, McCain, McDermid, Penner, Skelly, Tousignant and Turner.

Autres députés présents: MM. Ellis et Harquail.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Gordon Sinclair administrateur, Administration canadienne du transport maritime et M. Ronald Quail, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne. *Du Conseil des ports nationaux:* M. Pierre Franche, président.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi 30 avril 1980 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981. (*Voir procès-verbal du jeudi 5 juin 1980, Fascicule n° 3.*)

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 et L50—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Sinclair répond aux questions.

Du consentement unanime, le président présente le CINQUIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure suivant:

Votre Sous-comité s'est réuni le jeudi 23 octobre 1980 pour planifier ses travaux concernant le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981.

Le Sous-comité a convenu de faire les recommandations suivantes:

Que le calendrier des séances qui figurent ci-dessous soit adopté.

LE JEUDI 30 OCTOBRE 1980, à 9 h 30 et

LE MARDI 4 NOVEMBRE 1980, à 11 heures—Les
crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 et L50—Pro-
gramme des transports par eau sous la rubrique
TRANSPORTS.

Les hauts fonctionnaires du ministère seront présents.

LE JEUDI 6 NOVEMBRE 1980, à 15 h 30 et

LE VENDREDI 7 NOVEMBRE 1980, à 9 h 30—Crédit
1—Programme de l'Administration du ministère sous la
rubrique TRANSPORTS.

L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports soit
invité à comparaître aux deux dernières dates susmention-
nées.

M. Deniger propose,—Que le CINQUIÈME RAPPORT du
Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

M. McDermid propose,—Que le rapport du Sous-comité
soit modifié en prolongeant la durée de la séance prévue pour

for Thursday, November 6, 1980 from 3:30 until 6:00 p.m. and cancelling the meeting of Friday, November 7, 1980.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on the motion, as amended, it was agreed to.

Questioning resumed on Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 and L50—Marine Transportation Program.

The witnesses answered questions.

At 12:00 noon, the Committee adjourned until 11:00 o'clock a.m., Tuesday, November 4, 1980.

le jeudi 6 novembre 1980, soit de 15 h 30 à 18 heures et en annulant la séance du vendredi 7 novembre 1980.

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

La motion modifiée, mise aux voix, est adoptée.

L'interrogation se poursuit sur les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 et L50—Programme des transports par eau.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 4 novembre 1980, à 11 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, October 30, 1980

• 0940

[Text]

The Chairman: Order, please. Gentlemen of the committee, we shall this morning resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1981.

Before we proceed to that, may I bring the committee up to date on the fact that we did hold a subcommittee meeting last week and I will be submitting that report for your consideration a bit later when we have a full quorum. I shall also be reminding members of the committee that there are summary reports of the two fact-finding missions the committee embarked upon this summer. Depending on the wish of the committee, I would suggest for your consideration that we might have a motion later appending those summary reports to the proceedings of our committee. I have checked and it is not possible, under our procedure, for the committee to report on those two trips to the House, so the only way we can make the reports available to all members of the House and the public is by appending them to our own proceedings.

• 0945

We have before us this morning Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 and L50, the Marine Transportation Program under Transport. The proper procedure, of course, is to consider each vote separately, and after completion of questioning on a particular vote, to call the next one. However, if the committee wishes to consider all these votes together, I would ask for the unanimous consent of members of committee to do so.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I call Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 and L50, the Marine Transportation Program under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program
Budgetary

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures—\$228,239,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures—\$69,734,000

Vote 20—Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited—\$5,600,000

Vote 25—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc.—\$4,625,000

Vote 30—Payment to the National Harbours Board for expenditures—\$1,700,000

Vote 35—Payment to the National Harbours Board for a program of soil testing—\$200,000

Non-Budgetary

Vote L40—Loan to Hamilton Harbour Commission—\$380,000

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 30 octobre 1980

[Translation]

Le président: Messieurs, la séance est ouverte. Nous allons reprendre ce matin l'étude de l'ordre de renvoi ayant trait aux principales prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981.

Avant d'entreprendre la discussion, j'aimerais signaler au comité que nous nous sommes réunis la semaine dernière, les membres du sous-comité; je vous soumettrai ce rapport un peu plus tard pour examen, quand nous aurons vraiment quorum. Je rappelle également aux membres du comité qu'il y a des comptes-rendus des deux missions d'enquête mises sur pied par le comité cet été. Si le comité le veut bien, je suggère que proposition soit faite tout à l'heure d'annexer ces comptes-rendus aux procès-verbaux de notre comité. J'ai vérifié les règles de procédure de notre comité, et elles ne nous permettent pas de faire rapport sur ces deux visites à la Chambre; la seule façon dont nous puissions mettre ces comptes-rendus à la disposition des membres de la Chambre et du public, c'est donc de les annexer à nos procès-verbaux.

Ce matin, nous devons étudier les postes budgétaires 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 et L50, le Programme du transport maritime, sous Transports. Normalement, on devrait étudier chaque poste budgétaire séparément. Cependant, si le comité désire grouper tous les postes ensemble, je demanderais aux membres de donner leur consentement unanime à ce sujet.

Des voix: D'accord.

Le président: Je mets en délibération les postes budgétaires 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 et L50, le Programme du transport maritime, sous Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme du transport maritime
Budgétaire

Poste 10—Transport maritime—Dépenses d'exploitation—\$228 239 000

Poste 15—Transport maritime—Dépenses en immobilisations—\$69 734 000

Poste 20—Paiements à la Canarctic Shipping Company, Limited—\$5 600 000

Poste 25—Paiements à Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.—\$4 625 000

Poste 30—Paiements au Conseil des Ports Nationaux pour dépenses—\$1 700 000

Poste 35—Paiements au Conseil des Ports Nationaux pour un programme d'essai de sol—\$200 000

Non budgétaire

Poste L40—Prêt à la Commission du Port de Hamilton—\$380 000

[Texte]

Vote L45—Loan to the Nanaimo Harbour Commission—
\$2,500,000

Vote L50—Advances to the National Harbours Board—
\$24,946,000

The Chairman: This morning we are pleased to have as our main witness Mr. Gordon Sinclair, the administrator of the Canadian Marine Transportation Program. I would like to welcome him and ask him to introduce his colleagues to members of the committee.

Mr. Gordon M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada): Thank you very much, Mr. Chairman. On my right is Mr. Pierre Franche, chairman of the National Harbours Board; and sitting at position No. 1 is Mr. Ranald Quail, deputy commissioner of the Canadian coast Guard.

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair.

We will start our questioning this morning with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Sinclair, it is good to have you before the committee once again with your officials. I wonder if you could give us some idea of projections with respect to laker traffic. What is happening in terms of increase in the capacity? What impact will the reduction in movements of iron ore have on the viability of the fleet? Could you also give us some indication as to what is happening with respect to the extension of the St. Lawrence Seaway shipping season. What are the projections? What are the plans for this year and on into future years?

I guess what I am really concerned about is this: Given the fact that the movement of grain is so dependent upon the back hauls of iron ore, if that movement of iron ore is going to be reduced somewhat dramatically over a long period of time, what impact will that have in terms of the viability of the lake carrier fleet and in terms of increasing its capacity to meet future demands?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman.

As Mr. Mazankowski is well aware, we have been for some period of time concerned about the future development of the Canadian lake fleet so that it can maintain its present dominant position on the Canadian great lakes, and the Great Lakes in total as well. It has at the present time some 93 per cent of the business on the lakes and we are very interested in seeing that that kind of market share is maintained by a strong and viable Canadian fleet. There is no doubt that the dropoff in the back haul on iron ore has had a significant impact on the lake fleet, as it has had a significant impact on the St. Lawrence Seaway, particularly the Welland Canal.

• 0950

As far as the ability to handle grain movement is concerned, the abilities of the fleet are to some extent enhanced in that there is a faster turn-around time by reason of the vessels not proceeding on to the iron ore ports down river, such as Sept-Îles, and then making the return journey. However, we

[Traduction]

Poste L45—Prêt à la Commission du Port de Nanaimo—\$2 500 000

Poste L50—Avances au Conseil des Ports Nationaux—\$24 946 000

Le président: Ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir comme témoin principal M. Gordon Sinclair, administrateur du Programme canadien du transport maritime. J'aimerais lui souhaiter la bienvenue et lui demander de présenter ses collègues aux membres du comité.

M. Gordon M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, Transports Canada): Merci beaucoup, Monsieur le président. À ma droite se trouve M. Pierre Franche, Président du Conseil des Ports Nationaux, et au siège n° 1 se trouve M. Ranald Quail, Sous-commissaire de la Garde Côtière Canadienne.

Le président: Merci monsieur Sinclair.

Ce matin, c'est monsieur Mazankowski qui va ouvrir la période de questions.

M. Mazankowski: Merci monsieur le président.

Monsieur Sinclair, nous sommes heureux que vous vous présentiez à nouveau, accompagné de vos collègues, devant notre comité. Je me demande si vous pourriez nous donner une idée des projections que l'on peut faire concernant le trafic des navires des Grands lacs. Qu'est-ce qui arrive en termes d'augmentation de la capacité? Quel sera l'impact de la réduction du transport de minerai de fer sur la viabilité de la flotte? Pourriez-vous également nous parler de la prolongation de la saison de navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Quelles sont les projections? Quels sont les plans pour la présente année et que prévoit-on pour les années à venir?

En fin de compte, je pourrais résumer mes préoccupations comme ceci: comme le transport des céréales dépend beaucoup du transport du minerai de fer, si l'on doit réduire considérablement le trafic du minerai de fer à long terme, quelles seront les conséquences de cette situation sur la viabilité de la flotte des Grands lacs et sur l'augmentation de sa capacité pour répondre à la demande future?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président.

Comme monsieur Mazankowski le sait, nous nous sommes intéressés pendant une certaine période de temps au développement futur de la flotte canadienne en eaux intérieures de manière quelle puisse maintenir sa présente situation de domination sur la partie canadienne des Grands lacs comme sur l'ensemble des Grands lacs. Elle détient présentement 93 pour cent du marché sur les lacs et nous sommes désireux de la voir conserver cette part du marché en nous efforçant de maintenir une flotte canadienne dynamique et viable. Il est certain que la diminution du transport de minerai de fer a eu des répercussions sensibles sur la flotte des Grands lacs, et aussi sur la Voie maritime du Saint-Laurent, particulièrement le Canal de Welland.

Pour ce qui est du transport des céréales, les possibilités de la flottille sont, dans une certaine mesure, améliorées par le raccourcissement du temps de transit des bateaux qui ne descendent plus jusqu'aux ports à minerai de fer, comme Sept-Îles, et retour. On note toutefois une situation analogue

[Text]

have an anomalous situation at the Welland Canal, wherein the decline in actual tonnage has in fact increased the number of Canal by approximately 10 per cent, such that in a period of declining tonnage, at least declining iron ore tonnage, the amount of activity at the Welland Canal has actually increased.

In addressing that problem, the St. Lawrence Seaway has been engaged in an essentially two-pronged program, one it will continue throughout the 1980s, that attempts to improve the productivity of the Welland Canal and to increase the number of transits at the Welland Canal by various capital improvements, such as the channel-widening project that is presently underway; the re-aligning of certain lock walls at the Welland Canal; the reassessment and improvement of traffic management control techniques within the canal; and also by the pursuit of the Seaway shunter project, which is a substantial technological development. This has had two seasons of prototype trials that have thus far been successful, but there are still some major technological and other problems to be resolved. In addition to that, the Seaway is looking at other more substantial improvements to the Welland Canal during the 1980s to address that capacity problem.

With respect to the viability of the lake fleet, we have been informed by the iron ore industry and the steel industry that we could expect a lower volume of iron ore shipments through the system for perhaps the next four years. Therefore, the comments that were recently reported in the press by Mr. R. Murray, the president of Cargill Grain Co. Ltd., I think are quite appropriate. He indicates that an additional incentive of investment or revision of transportation rates may be necessary to ensure the continued profitability of the lake fleet and, in fact, to encourage the owners to invest in additional vessels.

Mr. Mazankowski: In that connection, Mr. Chairman, the minister of Energy, Mines and Resources, and the minister of Finance in the budget the other night, indicated that measures would be taken to ensure that marine and aviation fuel used in international transportation would not be sold at a subsidized price by domestic consumers in Canada. I am wondering if you have had an opportunity to look at the impact of that. I do not think anyone would argue that it is somewhat more than generous to provide subsidized fuel to international carriers who are, in effect, tankering fuel out of Canada. Here you have a situation where our carriers, if they are moving iron ore, say, from Sept-Îles to U.S. ports, are going to be levied with the additional charge, which is somewhat discriminatory against the Canadian-owned fleet. If we are trying to establish incentives, trying to build up the strength and the viability of our own Canadian fleet, that will certainly mitigate against it.

• 0955

Have you had a chance to examine the implications of that announcement and what it will mean to the shipping industry?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we are examining that issue at the present time and we will be having discussions with our colleagues in the departments of Finance and Energy, Mines and Resources to see if there is anything in their proposed

[Translation]

au canal de Welland, où le déclin du tonnage réel a en réalité fait augmenter le nombre des transits d'environ 10 p. 100; on note donc, en une période de baisse du tonnage, ou au moins du tonnage du minerai de fer, une augmentation réelle de l'activité du canal de Welland.

Pour résoudre ce problème, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a appliqué pour l'essentiel, un programme en deux volets, en vigueur pour la décennie 1980-1990, qui vise à améliorer l'activité du canal de Welland et à augmenter le nombre de transits que connaît le canal, grâce à divers projets d'investissement comme l'opération d'élargissement actuellement en cours, le réaligement de certaines parois des écluses, la réévaluation et l'amélioration des méthodes de contrôle du trafic dans le canal ainsi que la poursuite du projet de dérivation ("shunter") de la voie maritime, amélioration technique notable. A ce sujet, deux saisons d'essais de prototypes sont déroulées avec succès, mais il reste quelques problèmes majeurs d'ordre technique, entre autres. En outre, l'Administration de la voie maritime envisage au cours de la décennie d'autres améliorations plus notables à apporter au canal afin de régler le problème de sa capacité.

En ce qui concerne la viabilité de la flottille des lacs selon les industries du minerai de fer et de l'acier, nous pouvons prévoir une baisse du volume des cargaisons de minerai de fer pour les quatre années qui viennent. Je juge donc tout à fait pertinentes les observations confiées à la presse par M. R. Murray, président de Cargill Grain Co. Ltd. Selon M. Murray, il pourrait être nécessaire d'offrir une prime supplémentaire, des possibilités d'investissement pour une révision des tarifs des transports pour maintenir la rentabilité de la flottille des lacs et, en fait, pour encourager les propriétaires à investir dans des bâtiments supplémentaires.

M. Mazankowski: Dans le même ordre d'idées, monsieur le président, le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources et le ministre des Finances, lors de la présentation du budget, ont annoncé que des mesures seraient prises pour que le carburant de marine et d'aviation utilisé pour le transport international ne soit pas vendu à un prix subventionné aux consommateurs canadiens. Je me demande si vous avez eu l'occasion d'étudier les incidences possibles de telles mesures. Nul ne contesterait qu'il est excessivement généreux de fournir du carburant subventionné à des transporteurs internationaux qui, en fait, sortent du carburant du Canada. Nos propres transporteurs, qui transporteraient, par exemple, du minerai de fer de Sept-Îles aux ports américains, devraient payer un droit supplémentaire; il s'agit là d'une forme de discrimination à l'égard de la flottille canadienne. Si nous essayons de stimuler, de renforcer et de rentabiliser notre flotte canadienne, cela jouera contre elle.

Avez-vous pu examiner les incidences de cette déclaration et de ce qu'elle signifiera pour l'industrie du transport maritime?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous étudions actuellement cette question et nous aurons des entretiens avec nos collègues du ministère des Finances et du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources pour voir si leur projet de

[Texte]

regulations that would offer some relief to the Canadian lake industry in this regard. I might add that the problem Mr. Mazankowski puts forth would also be of concern to the Council of Marine Carriers on the west coast of Canada. We will be looking into the application of those new rules and regulations to see whether or not there is some avenue by which we could preserve what has been the situation up to the present time. In the past, that type of movement was not generally classed as an international voyage, and I am hopeful we might have some influence in persuading others that this is a reasonable position to maintain for the future.

Mr. Mazankowski: I certainly appreciate the fact that you are looking at it. I am encouraged by the fact that such movement may not be described as an international route.

I simply want to go on record, Mr. Chairman, as saying that I think the kind of application that is referred to, at least in the ways and means motion, is highly discriminatory against our Canadian carriers. At a time when we are attempting to promote the strength of our Canadian shipping industry, that is certainly not the route to go, particularly when we are moving a Canadian product, albeit to another country. It is clearly going to have a major impact on the viability and particularly when we have some other problems, such as the reduction of the iron ore shipments and other slowdowns, that are going to impact very heavily. In talking to one major shipper who operates in the Great Lakes, he indicated that the additional costs will be well in excess of a million dollars tacked on to this fuel bill. That is something that can only be reflected in higher rates, or in some other way or means of covering that additional expenditure.

I am sure it is really not the intention here to mitigate against Canadian carriers. At least, I would be very surprised if it was. And if that is the intent, then I find it all the more discriminatory and unfair.

I have some more questions but I would like to get my notes together on a couple of things, so if you want, go on to someone else and put me down for a second round.

The Chairman: All right, fine. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser quelques questions . . .

The Chairman: Mr. Deniger, may I interrupt for a moment. We have a quorum, and while we have the quorum I would like to get approval for the subcommittee report. (See *Minutes of Proceedings*)

• 1000

With regard to our schedule of meetings, I have learned that the minister can be in attendance on November 6 but he has a commitment outside of Ottawa on November 7.

[Traduction]

réglementation contient quelque chose qui pourrait apporter une certaine aide à l'industrie des Grands lacs canadiens à cet égard. Je pourrais ajouter que le problème que M. Mazankowski porte à notre attention pourrait également préoccuper le Conseil des transporteurs maritimes de la côte ouest du Canada. Nous examinerons la mise en application de ces nouveaux règlements pour voir s'il y a ou non un moyen de laisser les choses comme elles ont été jusqu'ici. Dans le passé, ce type de déplacement était généralement classé comme un voyage international et j'espère que nous aurons une certaine influence pour persuader les autres que c'est une attitude raisonnable à conserver dans l'avenir.

M. Mazankowski: Je suis très sensible au fait que vous examiniez la question. Je suis encouragé par le fait qu'un tel déplacement ne peut être décrit comme une route internationale.

Monsieur le président, je voudrais tout simplement que l'on prenne note que j'ai dit que je pensais que le genre d'application à mentionné, du moins dans la motion sur les voies et moyens, est très discriminatoire à l'endroit des transporteurs canadiens. A une époque où nous essayons de favoriser le raffermissement de notre industrie canadienne du transport maritime, ce n'est certainement pas l'attitude à adopter, surtout lorsque nous transportons un produit canadien, même vers un autre pays. Cela aura nettement une incidence majeure sur la rentabilité surtout que nous avons d'autres problèmes, comme la réduction des expéditions de minéral de fer et autres ralentissements qui auront de très graves répercussions. Un important transporteur maritime des Grands lacs à qui j'ai parlé m'a souligné que les coûts additionnels dépasseront largement le million de dollars en raison de la facture de carburant. Voilà un phénomène qui ne peut que se traduire par des taux plus élevés ou par d'autres moyens pour couvrir les dépenses supplémentaires.

Je suis certain que l'intention ici n'est pas de nuire aux transporteurs maritimes canadiens. Du moins, j'en serais très surpris. Et si c'est là l'intention, je la trouve d'autant plus discriminatoire et injuste.

J'ai quelques questions supplémentaires à poser, mais j'aimerais rassembler mes notes sur quelques sujets. Alors, si vous voulez vous adresser à quelqu'un d'autre et me permettre de reprendre la parole plus tard.

Le président: C'est très bien, M. Deniger.

M. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask some more questions . . .

Le président: M. Deniger, puis-je vous interrompre un moment. Comme nous avons le quorum, j'aimerais faire approuver le rapport du sous-comité. (Voir (*Procès-verbal*))

Au sujet du calendrier de nos réunions, j'ai su que le Ministre pourrait être présent le 6 novembre mais qu'il ne pourrait l'être le 7 parce qu'il doit se rendre à l'extérieur d'Ottawa pour affaire.

[Text]

Mr. Bockstael: It is not outside of Ottawa. He has a previous commitment on something to do with cabinet.

The Chairman: I wonder if the committee would be agreeable that we schedule November 6 at 3.30 p.m. with the minister and that we proceed beyond the normal adjournment time of 5 o'clock if necessary at that time. Would someone move that we amend the schedule and the report by cancelling the meeting on Friday, November 7 and extending the meeting on Thursday, November 6?

Mr. McDermid: I so move.

Amendment agreed to.

Mr. Deniger: I move that the Fifth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you, gentlemen. We will now proceed with Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci monsieur le président.

Mes questions concernent d'abord le port de Montréal, puis, si c'est possible la réorganisation des ports, et finalement, si le temps me le permet toujours, la condition du chenal et les possibilités de dragage sur le St-Laurent cette année.

Tout d'abord, le port de Montréal. Un article du *Devoir* du 11 octobre 1980, écrit sous la plume de M. Paul Morisset, rapporte les propos de M. Bernard Landry a propos d'un projet d'expansion du port de Montréal et je cite:

«Les détails de ce projet d'envergure n'ont pas été divulgués non plus que son coût estimatif, mais M. Landry a reconnu qu'il serait sûrement de «l'ordre de grandeur» de 1 milliard de dollars. Ces éléments font l'objet d'un projet de protocole d'entente mis au point par le gouvernement québécois et approuvé en principe par la Ville de Montréal. L'Administration du port de Montréal, qui relève du fédéral, s'est engagé à donner sa réponse bientôt, et les négociations sur le partage des coûts devraient s'amorcer sous peu.»

Est-ce que M. Sinclair, ou un de ses témoins, pourrait nous faire part de ses réactions à la déclaration de M. Landry, et nous indiquer s'ils ont donné une réponse à M. Landry, ou si les négociations ont commencé? En fait qu'est-ce qui se passe dans ce dossier et qui doit en prendre commande?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would ask Mr. Franche, the chairman of the National Harbours Board, to respond to the member's question.

M. Pierre Franche (président, Conseil des Ports nationaux): Monsieur le président, à propos de cette déclaration et de l'article du journal cité, tout d'abord je vous le dis clairement, il n'y a pas eu de négociations entre le conseil des ports nationaux et la province de Québec sur ce dossier. Il y a eu une participation du président de l'administration portuaire, il y a... je ne peux pas vous donner la date exacte, il y a quelques semaines, à ce qu'on a appelé une «table de concertations». J'ai vu justement hier une copie des documents qui y ont été discutés. Là dedans, ce que j'ai vu, c'est que l'on disait, oui...

[Translation]

M. Bockstael: Ce n'est pas à l'extérieur d'Ottawa et il s'agit d'une affaire ayant rapport au Cabinet.

Le président: Le Comité serait-il d'accord que nous entendions le Ministre à 15 h 30 le 6 novembre même si nous devons prolonger la séance au-delà de 17 h au besoin? Un membre du Comité pourrait-il proposer que nous modifions le calendrier et le rapport en annulant la séance du vendredi 7 novembre et en prolongeant celle du jeudi 6 novembre?

M. McDermid: J'en fais la proposition.

L'amendement est adopté.

M. Deniger: Je propose que le Cinquième Rapport du sous-comité du programme et de la procédure soit amendé en conséquence dans son épreuve définitive.

L'amendement est adopté.

Le président: Messieurs, je vous remercie. Nous entendrons maintenant monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you Mr. Chairman.

My questions concern, first, the Port of Montreal; second, if possible, the reorganization of the ports; and third, if time permits, the condition of the channel and the possibilities of dredging in the St-Lawrence this year.

First, with regard to the Port of Montreal, an article in *Le Devoir* on October 11, 1980, written by Paul Morisset, reported on the remarks made by Bernard Landry concerning an expansion proposal for the Port of Montreal. I quote:

"Neither the details nor the estimated cost of this large-scale proposal have been made public, but Mr. Landry admitted that it was likely to be on the order of one billion dollars. These details are the subject of a draft memorandum of agreement formulated by the Quebec government and approved in principle by the City of Montreal. The Montreal Port Authority, which falls under federal jurisdiction, has promised to give its reply shortly, and negotiations concerning the sharing of costs should begin in the near future."

Could Mr. Sinclair or one of his witnesses please give us their reactions to Mr. Landry's statement, and tell us whether they have sent a reply to Mr. Landry, or whether negotiations have begun? In short, what is happening in this matter and who is going to take charge of it?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je prie M. Franche, président du Conseil des ports nationaux de répondre à cette question.

Mr. Pierre Franche (Chairman, National Harbours Board): Mr. Chairman, with regard to this statement and the newspaper article referred to, I would first like to say that there have not been any negotiations between the National Harbours Board and the Province of Quebec on this matter. The Chairman of the Port Authority participated, ... I cannot tell you the exact date, but a few weeks ago, in what was called a discussion table. Just yesterday, I saw a copy of the documents discussed at that meeting. What I took that to mean was that, yes, the port is going to develop but in the final analysis, it is

[Texte]

, le port va se développer mais en fin de compte c'est le Conseil des ports nationaux qui paiera pour le tout. Et pour vous donner un exemple, et je tiens à le mentionner, c'est en arrière du terminal CAST, où vous avez le Centre d'hébergement Joseph...

• 1005

M. Deniger: L'hospice.

M. Franche: ... l'hospice-là... on mentionne que oui, il y a des terrains. Mais il faudrait que le Conseil des ports nationaux paie toute la relocalisation de l'hospice. Et je ne crois pas que ce soit notre mission de faire de la relocalisation d'hospices à des coûts prohibitifs.

Comme je vous l'ai dit, je viens de recevoir une copie de ce rapport, et je suis en train de regarder ses implications. Ce sont des nouvelles que l'on a apprises dans les journaux.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. M. Franche a anticipé ma question supplémentaire, à propos justement de la somme de 1 milliard de dollars qui serait une somme que le gouvernement du Québec donnerait. Il semble, monsieur le président, que le témoin a dit que c'était encore une fois un projet mais que ce serait le fédéral qui paierait, et que le provincial n'aurait pas de contribution à faire. Malheureusement dans les journaux de Montréal ce n'est pas ce qui s'y dégage. Est-ce que c'est juste ce propos monsieur Franche?

M. Franche: Je n'ai pas vu de somme de 1 milliard de dollars dans le rapport, mais j'ai l'impression que tout investissement viendrait de chez nous.

M. Deniger: M. Landry a aussi signalé que le port de Montréal était évidemment beaucoup trop petit et qu'on avait dû refuser en 1979 de 1 à 2 millions de tonnes de vrac solide. Est-ce que c'est juste d'abord, et deuxièmement est-ce que la vocation du port de Montréal, selon vous, c'est le vrac solide ou le conteneur?

M. Franche: Je ne suis pas au courant du fait que l'on a refusé 1 ou 2 millions de tonnes de vrac solide. Dans le domaine portuaire vous savez il y a des gens qui viennent et... qui sont intéressés, plus ou moins. Il peut y avoir de la confusion. Si on n'a pas exactement ce qui est nécessaire, les gens disent: eh bien on va aller ailleurs... Premièrement les tonnes ne sont pas allées ailleurs, jusqu'à ce jour.

Le port de Montréal a une vocation, dans le moment, qui est très claire. C'est le grain, le conteneur qui a pris une expansion incroyable, et ce que l'on appelle cargo général non «conteneurisé», mais cette partie-là décroît si on la regarde en termes de pourcentage de ce qui est «manutentionné» sur la côte de l'Est; il y a du vrac liquide avec les raffineries et du vrac solide jusqu'à un certain point... Et ça va dépendre évidemment des tirants d'eau pour les gros navires... Si leur tirant d'eau ne leur permet pas de dépasser Québec où s'ils peuvent aller jusqu'à Montréal...

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Monsieur Franche, selon vous, le port de Montréal est-il devenu présentement trop petit, bien qu'il soit, selon moi, très fonctionnel, bien administré et en fait très bien situé?

[Traduction]

the National Harbours Board that will pay for everything. And, to give you an example, and I would like to mention it, it is at the back of the CAST terminal that the Centre d'hébergement Joseph is located.

Mr. Deniger: The home.

Mr. Franche: The home... People say, yes, there is land. But the National Harbours Board would have to pay for the entire relocation of the home. And I do not think it is our job to relocate this type of institution at prohibitive cost.

As I told you, I have just received a copy of this report and I am looking at its implications. This is news we learned about from the newspapers.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Franche has anticipated my supplementary question which was, in fact, about the 1 billion dollars that would be the amount to be given by the Quebec government. Mr. Chairman, it appears that the witness said this was once again a proposal but it would be the federal government that paid and the provincial government would not have any contribution to make. Unfortunately, that is not the impression given by the Montreal newspapers. Mr. Franche, is this proposal true?

Mr. Franche: I didn't see 1 billion dollars mentioned in the report but I have the impression that any amount to be invested would come from us.

Mr. Deniger: Mr. Landry also pointed out that the Port of Montreal was obviously much too small and between 1 and 2 billion metric tons of dry bulk had to be turned down in 1979. First, is this true and second, in your opinion, is the Port of Montreal dry bulk- or container-oriented?

Mr. Franche: I am not aware of the fact that 1 or 2 million metric tons of dry bulk were turned down. In the port business, you know, there are people who come and... they're interested, more or less. There may be some confusion. If we don't have exactly what is needed, people say, oh well, we'll go somewhere else... First of all, the tonnage has not so far gone somewhere else.

The Port of Montreal has a role at the moment, one that is very clearcut: the handling of grain, containers, where there has been incredible expansion, and what is referred to as non-containerized general cargo. However, the latter is diminishing in importance, if we look at it in percentage terms of what is handled on the East coast; there is liquid bulk because of the refineries and dry bulk to some extent... And, obviously, that is going to depend on the draught of the large vessels... If their draught is such that they cannot get past Quebec City or if they can go as far as Montreal...

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Franche, in your opinion, is the Port of Montreal too small, though I feel it is very functional, well managed and in fact very well located.

[Text]

M. Franche: Je pense qu'il a été *How do you say in French? Overtaken by events.*

M. Deniger: Dépassé.

M. Franche: Dépassé... Ce n'est pas souvent que je m'en-farge en français, mais ça m'arrive! Il a été dépassé par la croissance rapide du trafic et du déplacement des cargos, et la désuétude de certaines de ces installations. On a à certains endroits des quais qui sont trop étroits etc... Et on souffre dans le moment du fait que le port soit très linéaire et là où il y a un quai qui est très cher à construire on manque de terre-plein à l'arrière. Il y a des endroits où on aimerait en avoir plus, mais c'est impossible. Ce qui nous pousse à dire et l'on a commencé l'automne dernier à le dire, que la planification dans nos ports, et particulièrement dans le port de Montréal, n'est pas avancée. On vient juste à peine de nommer un directeur de la planification au port de Montréal; on s'attaque au problème, et si on fait la relation avec des supposés investissements d'un milliard de dollars et du manque de tonne etc... C'est là le problème, il faut s'y attaquer et on va le faire sous peu, il s'agit du plan maître, si vous voulez, *master plan*, du port de Montréal pour les années à venir. C'est absolument nécessaire et on ne fait que commencer dans ce domaine-là.

• 1010

M. Deniger: Au sujet des projets d'expansion du port de Montréal, est-ce que vous allez prendre en considération des sites autres que ceux situés sur le côté nord du Saint-Laurent, c'est-à-dire là où le port se situe maintenant, et prendre en considération la rive sud de Montréal et l'Île Ste-Thérèse?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Quand on regarde un port comme celui de Montréal, on doit regarder l'ensemble. Il faut d'abord rationaliser les facilités actuelles en faisant si possible des achats de terrain à l'arrière... Quant à l'Île Ste-Thérèse et la rive sud, si nos planificateurs nous disent, qu'il y a autre endroit, il nous faudra certainement aller y regarder. Il faut regarder nos options de la même façon, monsieur le président, que lorsque nous avons choisi le fameux quai Racine. On avait quatre sites et on en a éliminé trois pour en choisir finalement un.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Monsieur le président, lorsque votre témoin principal, monsieur Sinclair, a présenté M. Franche, il l'a présenté comme le président du Conseil des ports nationaux. Il y a quelques années il était aussi commissaire des ports. Je voudrais savoir exactement ce qui en est de la réorganisation des ports? On parle de décentralisation, d'autonomie portuaire très localisée et... Peut-être que M. Sinclair et M. Franche pourraient commenter cela...

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as the minister has described recently in the press, we have been considering a little different approach to the derivation of a ports policy than has previously been presented, and lastly by Bill C-50 in 1979. This is primarily brought about by different perceptions in different parts of this country with respect to how ports should be

[Translation]

Mr. Franche: I think it has been, how do you say in French, "overtaken" by events.

Mr. Deniger: Dépassé.

Mr. Franche: It's not often that I fall down on my French but it does happen. It has been overtaken by the rapid growth in traffic, the shift in cargo and the ageing of some of its facilities. In some places there are wharves that are too narrow, etc... And at the moment we have a problem in that the port is strung out and wherever there is a wharf that is very costly to build, there is a lack of ground behind it. There are spots where we would like to have more but it's impossible. This prompts us to say, and we started to do so last fall, that planning in our ports, and the Port of Montreal in particular, is not very advanced. They have only just appointed a director of planning at the Port of Montreal. The problem is being tackled and if you link that to the supposed investment of one billion dollars and the lack of tonnage, etc... That's the problem that has to be tackled and it will be tackled shortly. I am talking of the master plan, so to speak, for the Port of Montreal for the years ahead. This is absolutely necessary, and we are only getting started in this area.

Mr. Deniger: With regard to the expansion proposals for the Port of Montreal, will you be considering sites other than those located on the North Shore, where the Port is located at present? That is to say, will you be considering the South Shore and Île Ste-Thérèse?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: When looking at a port like the Port of Montreal, one must consider it as a whole. We must first consolidate the existing facilities by purchasing, if possible, property behind the Port. As for Île Ste-Thérèse and the South Shore, if our planners tell us that there is another location, then we will certainly have to go and look at it. We will have to consider our options in the same way, Mr. Chairman, as we did when choosing the famous Racine wharf. We had four sites, eliminated three and finally chose one.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, when your main witness, Mr. Sinclair, introduced Mr. Franche, he introduced him as Chairman of the National Harbours Board. A few years ago, he was also a harbour Commissioner. I would like to know exactly what is happening with the reorganization of the ports. We hear about decentralization, local port autonomy and so forth... Perhaps Mr. Sinclair and Mr. Franche would care to comment...

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, comme le ministre l'a exposé récemment à la presse, nous avons envisagé une approche un peu différente concernant l'élaboration d'une politique relative aux ports qui a été présentée récemment et, en dernier lieu, par le Bill C-50, en 1979. Cet état de choses vient de ce que la façon dont les ports doivent être exploités est envisagée

[Texte]

organized. I believe there is still a high degree of unanimity that there should be a high degree of autonomy in the operation and management of ports in this country, and that kind of principle is being preserved in the new initiatives that the minister has in mind at this particular time.

With respect to Quebec and Atlantic Canada, the perception seems to be that the Crown corporation form of organization would perhaps suit the ports in the maritime industries in a better fashion than did the concepts under Bill C-50, whereas in Ontario and British Columbia, where the harbour commission concept is in place, and which was the model for the concept under the former Bill C-50, the ports in the maritime communities in those areas seem to favour the harbour commission type of concept. Therefore, we would propose to carry through many of the major thrusts with respect to the decentralization of authority in granting a high degree of autonomy in the operation and management of ports, but to do that by building on the strengths of the existing pieces of legislation, remedying the weaknesses that have been perceived in those respective pieces of legislation.

I think it would be fair to say at this time that we do not envisage any real change in the harbour commission type of setup. Most of the changes we would see would probably be in the area of reconstituting the National Harbours Board Act to enable it to be responsive to the policy direction of a higher degree of autonomy for ports in this country.

Mr. Deniger: Le président me permet-il une dernière question?

The Chairman: Final question.

Mr. Deniger: Vous avez jumelé les ports de l'est de l'Atlantique et les ports du Québec. Selon vous, quelle serait la politique portuaire la plus utile à Montréal en prenant pour acquit, évidemment, les réserves existantes du Trésor du port.

• 1015

Mr. Sinclair: I do not think the policy direction has advanced far enough to be able to say, in any definitive terms, what organization for an individual port, and certainly not one as important as the port of Montreal. Suffice it to say at this point in time that we envisage the creation of local port corporations under the umbrella of a master or parent corporation that would give to major ports who have demonstrated a viability in order that they might conduct their affairs in the best interests of that port. I am certain that the port of Montreal would probably fall into that kind of category.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Skelly, please.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I have two general questions I would like to ask, and one concerns the sort of movement towards a deep-sea fleet that is registered in Canada. I know there is a lot of interest in that idea, and I wondered what kind of progress is being made toward that and what kind of plan your department is currently working on. And, if in fact that is

[Traduction]

de façon différente dans différentes parties du pays. Je pense que tout le monde est d'accord pour qu'il y ait une large autonomie en ce qui concerne l'exploitation et l'aménagement des ports canadiens. Je pense que tout le monde admet que ce principe est observé dans les initiatives projetées par le ministre actuellement.

En ce qui concerne le Québec et les provinces de l'Atlantique, on semble penser que la formule de la société de la Couronne conviendrait peut-être mieux aux ports consacrés aux industries maritimes que les concepts exposés dans le Bill C-50. Au contraire, dans l'Ontario et la Colombie-Britannique, où l'on applique la formule de la commission des ports, qui était le modèle prévu par l'ancien Bill C-50, les ports des communautés maritimes dans ces régions semblent être en faveur d'une commission des ports. Par conséquent, nous aimerions proposer la mise à exécution d'un grand nombre des principaux projets en ce qui concerne la décentralisation des pouvoirs en accordant une large autonomie pour l'exploitation et l'aménagement des ports. Pour ce faire, il faudra s'appuyer sur les lois existantes et remédier aux faiblesses reconnues dans ces lois.

Je pense qu'il conviendrait de dire maintenant que nous n'avons à l'esprit aucun changement réel dans l'exploitation par une commission des ports. La plupart des changements seraient probablement apportés par un aménagement de la Loi sur le Conseil des ports nationaux dans le sens d'une plus grande autonomie pour les ports canadiens.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, may I ask one final question?

Le président: Dernière question.

Mr. Deniger: You have lumped together the Maritime ports and the ports in Quebec. What, in your opinion, would be the most useful port policy in Montreal, taking into consideration, of course, the reserves now in the Port's coffers?

Mr. Sinclair: Je ne pense pas que la politique soit assez bien engagée dans telle ou telle direction pour nous permettre d'affirmer quelle serait l'organisation d'un port en particulier, et certainement pas d'un port aussi important que celui de Montréal. Pour le moment, il suffit de dire que nous envisageons la création de corporations portuaires locales coiffées par une corporation-mère qui laisserait une certaine autonomie aux principaux port qui ont prouvé leur viabilité, afin qu'ils puissent mener leurs affaires au mieux de leurs intérêts. Je suis certain que le port de Montréal tomberait probablement dans cette catégorie.

Mr. Deniger: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci à vous, monsieur Deniger.

Monsieur Skelly, vous avez la parole.

Mr. Skelly: Monsieur le président, j'aimerais poser deux questions d'ordre général. L'une d'elles concerne l'orientation vers une flotte hauturière immatriculée au Canada. Je sais que cette idée intéresse beaucoup de gens et je me demandais ce qu'on faisait pour la réaliser, sur quels plans votre ministère

[Text]

a possible goal, what kind of time frame can we expect something like that to occur in?

When we were on the tour it was brought up that CP had changed registration of its ships from Bermuda to Hong Kong and Britain, and that they were also continuing to build vessels offshore. I read an article in the paper the other day that a Cast group have eight vessels that they are registered offshore. They are currently building another eight vessels, which will give them a very potent fleet. Those will all be built in foreign countries and they will all be registered offshore.

When we examine the whole thing, it seems we have reduced the subsidy from 20 per cent to 9 per cent, and the ability of shipyards to compete in Canada does not seem that feasible at the present time. The Canadian companies that are operating deep-sea vessels are continuing to register and to do, I think, fairly significant changes right now.

Maybe you could provide just a general description of where we are and where we would like to be, and how you see us moving in that direction.

The other one is co-ordination. There seem to be some internal workings at co-operation between Finance, IT&C and Transport, and some of the other groups interested in it. Is it possible to get a description of how you are structuring working groups to co-operate in achieving some goals in terms of shipbuilding and possibly obtaining a deep-sea fleet, resolving some of the problems in the Arctic? What kind of working groups have you got going between the departments that you are involved with, what kind of goals have they set and where do they hope to go?

Mr. Sinclair: With respect to the hon. member's first question, as he well knows, the subject of a shipping policy for Canada has been under active review for some considerable period of time. The status at the moment is that discussions are going on with many of the groups, particularly shippers' groups, exporters, importers and others, who have in the past voiced either serious concern or substantive objection to the creation of any Canadian flag fleet. I think it is essential, if there is to be any movement in the direction of a rebirth of the Canadian flag fleet, that we should have at the very least an absence of opposition from Canadian shippers, and at best hopefully some active support by these same groups, who would be one of the customers involved.

• 1020

At the present time the department and Canadian shipping interests are carrying on various types of meetings with the shippers' groups to better explain their position and the implications that the department is considering, because there is some feeling that the issue has not been thoroughly understood and that some groups have ascribed to machiavellian intent to force Canadian shippers to pay uneconomic transportation rates and, therefore, to jeopardize the sale of their products abroad or the landed cost of their imports here in Canada. Several of those discussions have already taken place,

[Translation]

travaillait actuellement. J'aimerais savoir également si c'est là un projet réalisable et sur quelle base?

Au cours de notre voyage, on nous a dit que le CP dont les bateaux étaient immatriculés aux Bermudes, les enregistre maintenant à Hong-Kong et en Grande-Bretagne et qu'il continuait également à construire des bateaux à l'étranger. J'ai lu l'autre jour dans un journal qu'un groupe CAST avait huit navires immatriculés dans d'autres pays. Ils construisent actuellement huit autres navires, ce qui leur donnera une flotte très puissante. Ils seront tous construits et immatriculés à l'étranger.

Lorsque nous examinons toute la question, il semble que nous ayons réduit l'aide financière de 20 à 9 p. 100, et il ne semble pas que les chantiers de construction navale puissent soutenir la concurrence au Canada pour le moment. Les compagnies canadiennes qui exploitent des bâtiments hauturiers continuent à les immatriculer et je pense qu'ils sont en train d'apporter des changements importants.

Vous pourriez peut-être nous dire où nous en sommes et quels buts nous aimerions atteindre et comment nous y prendre.

Mon autre question porte sur la coordination. Il semble que les ministères des Finances, de l'Industrie et du Commerce et des Transports travaillent de concert à la coopération, avec certains des autres groupes intéressés. Pourriez-vous nous expliquer comment vous allez structurer les groupes de travail en vue de coopérer à la poursuite de certains buts touchant la construction navale et peut-être d'obtenir une flotte hauturière, ce qui permettrait de résoudre certains des problèmes dans l'Arctique? Quelle sorte de groupes de travail font la liaison entre les ministères auxquels vous avez affaire, quels buts se sont-ils fixés et quels résultats espèrent-ils obtenir?

M. Sinclair: En ce qui concerne la première question de mon honorable collègue, comme il le sait déjà, la politique du Canada en matière de marine marchande est depuis longtemps l'objet d'un réexamen. En ce moment, on en est au stade des pourparlers avec plusieurs des groupes qui ont autrefois exprimé leur inquiétude, ou qui ont soulevé des objections sérieuses à la création d'une flotte battant pavillon canadien, en particulier les groupes d'armateurs, d'exportateurs, importateurs et autres. Il me semble que si nous voulons faire renaître la flotte canadienne de navires, il est essentiel que les armateurs canadiens donnent leur appui énergétique à une telle entreprise ou, à tout le moins, qu'ils ne s'y opposent pas puisque de fait ils seraient parmi les principaux intéressés.

Des fonctionnaires du Ministère et des représentants d'entreprises canadiennes de commerce maritime rencontrent présentement des groupes d'armateurs pour bien leur expliquer leur point de vue et les mettre au courant de toutes les répercussions prises en compte par le Ministère à cet égard. On croit savoir que l'affaire n'a pas été bien comprise, particulièrement par certains groupes qui en seraient venus à la conclusion qu'il s'agissait d'une manœuvre machiavélique visant à assujettir les armateurs canadiens à un tarif de transport assez peu économique pour mettre en péril leur

[Texte]

I think with some good results in a better understanding of the issue. Over the next several months that type of meeting will continue in order that the viewpoints of the various shippers' groups are adequately taken into account and the nature of the issue fully explained to them; and that whatever caveats they might have could be taken into account in the derivation of any future shipping policy for this country.

With regard to your second question, a number of inter-departmental committees are engaged in one fashion or another in work on various aspects of shipping matters and trade matters, in which shipping of course plays an important part.

I do not know whether the hon. member wishes me to name several of the committees.

Mr. Skelly: If you would, please.

Mr. Sinclair: There is the shipping advisory board, which is one that the marine administrator chairs. It is comprised of about a dozen departments, including Industry, Trade and Commerce, Finance, External Affairs, Labour, Energy, Mines and Resources, Indian Affairs and Northern Development, the Canadian Transport Commission, the Department of National Defence, Customs. It considers some of these policy issues as they come forth and has done some work with respect to possible development in the north. It is doing work with regard to Canadian aid cargoes and doing work with respect to what defensive legislation would perhaps be appropriate for Canada to consider in the present context of the international shipping market. Many countries throughout the world do have defensive legislation. Some people have even described it as offensive legislation. It was felt appropriate that the group should take a substantive look at that to determine whether this country should have in place some kind of defensive mechanisms, which we do not have at the present time.

Mr. Skelly: I am not certain about the term "defensive". Are you talking about reserving certain cargoes for Canadian vessels or environmental protection?

Actually, what I would appreciate is a list of the committees that are working, rather than a detailed description. The advisory board is one. I was under the impression from other answers that have been given that there is a committee struck which is going across the country talking to shipowners involved in the building industry. This committee is either going to be struck or has been struck; I am just not certain where it is right now.

The Chairman: Mr. Sinclair.

[Traduction]

commerce de vente et d'achat de produits à l'étranger. Plusieurs de ces rencontres ont déjà eu lieu et je crois qu'elles ont contribué à l'établissement d'une meilleure compréhension du sujet. Il y en aura d'autres au cours des prochains mois afin de connaître les points de vue des divers groupes d'armateurs et d'en tenir compte s'il y a lieu, et aussi afin que toute contre-proposition qu'ils pourraient formuler puisse être prise en considération dans l'élaboration d'une politique éventuelle du transport maritime au Canada.

Pour ce qui est de votre deuxième question, il y a actuellement un certain nombre de comités interministériels qui étudient de façon directe ou indirecte divers aspects de la question du commerce et des affaires maritimes et, bien entendu, du transport maritime en particulier qui tient une place importante dans ce domaine.

Monsieur le député aimerait-il que je lui nomme quelques-uns de ces comités?

M. Skelly: S'il-vous-plaît.

M. Sinclair: Il existe une Commission consultative du transport maritime qui est sous la présidence de l'administrateur de l'Administration canadienne du transport maritime et qui comprend des représentants d'une douzaine de ministères, entre autres, ceux de l'Industrie et du Commerce, des Finances, des Affaires extérieures, du Travail, de l'Énergie, des Mines et des Ressources, des Affaires indiennes et du grand Nord, des Transports (Commission canadienne des transports), de la Défense nationale et du Revenu (Douanes). La Commission étudie certains problèmes d'application des règlements au fur et à mesure qu'ils se présentent, et elle a ébauché une politique d'extension dans le Nord. Elle étudie également le cas du transport de marchandises constituant une aide canadienne à l'étranger et celui de l'établissement de lois de nature «protectionniste» qui pourraient s'avérer utiles dans le présent contexte du commerce maritime international. Plusieurs pays ont des lois de cette nature et certaines personnes les considèrent plutôt comme «anti-protectionnistes». On a cru qu'il serait bon que la Commission étudie ce sujet en profondeur en vue d'établir si le Canada devrait avoir à sa disposition certains moyens de protection, moyens qu'il n'a pas présentement.

M. Skelly: Je ne sais pas si je comprends bien le sens du mot «protectionniste». S'agit-il de réserver le transport de certaines marchandises à des navires canadiens ou de protection de l'environnement?

En fait, ce que j'apprécierais serait d'avoir une liste des comités qui étudient présentement cette question, comme c'est le cas de la Commission consultative, plutôt qu'une description détaillée. D'autres réponses qui nous ont été données me portaient à croire qu'un comité avait été formé et rencontrait présentement les armateurs des diverses régions du pays qui ont affaire avec l'industrie de la construction de navires. Un tel comité serait constitué ou l'a déjà été; je ne sais pas très bien ce qui en est présentement.

Le président: Monsieur Sinclair.

[Text]

[Translation]

• 1025

Mr. Sinclair: With respect to shipbuilding, that is not within the mandate of the Department of Transport, that is within the ambit of the Department of Industry, Trade and Commerce.

Mr. Skelly: I recognize that, but I understood Transport would be involved in it because it did involve this question of constructing a deep-sea fleet, or at least of acquiring a deep-sea fleet.

Mr. Sinclair: I do not believe the terms of reference have been that definitive with relation to any Canadian deep-sea fleet. At this point in time we have kept the two considerations separate, as they should be until you come to the summation of a policy initiative. There have been certain initiatives under the chairmanship of Industry, Trade and Commerce, with which we have had some input with regard to possible future directions of a shipbuilding policy. Certainly Transport is very interested in the development of such a policy and would have something to say on it.

Mr. Skelly: Then you are not on a committee such as that, or a committee such as that has not been struck and is not currently working?

Mr. Sinclair: Officials within my administration are on a group chaired by Industry, Trade and Commerce with respect to shipbuilding policy.

Mr. Skelly: They are?

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Skelly: Are officials in your department travelling with that committee and consulting with groups across the country, with the objective of developing a policy at some time in the future on shipbuilding?

Mr. Sinclair: I am not aware that any group has been travelling across the country.

Mr. Skelly: Or consulting.

Mr. Sinclair: Consulting with respect to shipbuilding policy. I know my officials have actively participated in meetings here and with the shipbuilding industry along with other government departments. There has been another small group going across the country consulting with various maritime interests, including shipbuilders, in connection with the coasting trade policy. That may be the group you are referring to. It is composed of officials in my administration and officials of the Canadian Transport Commission.

The Chairman: Your final question, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Just an opinion. I am very impressed with the amount of study this subject has received. The reports and things that have been developed would fill a fair-sized room. Yet my feeling is that there has not been a great deal achieved; that we are facing a time in which I think some substantial changes are going to be achieved, both in shipbuilding and international water-borne transportation. I am thinking of if

M. Sinclair: La construction navale ne relève pas du ministère des Transports mais du ministère de l'Industrie et du Commerce.

M. Skelly: Je l'admets, mais j'ai cru comprendre que cette question de construction navale impliquait également, sinon la construction, du moins l'acquisition d'une flotte de haute mer, ce qui relève effectivement du ministère des Transports.

M. Sinclair: Je ne crois pas qu'on ait rien précisé de tel. Jusqu'à présent, nous avons fait une distinction entre ces deux questions, distinction qui doit être maintenue jusqu'à ce qu'on commence à élaborer une politique à cet égard. Certaines initiatives ont été prises par le comité mandaté par le ministère de l'Industrie et du Commerce, qui nous ont donné quelques idées quant à l'élaboration et à l'orientation éventuelle d'une politique visant la construction navale. Certes le ministère des Transports désire que soit mise sur pied une telle politique, et il aurait éventuellement son mot à dire.

M. Skelly: C'est donc dire qu'aucun comité n'a encore été formé pour s'occuper de cette question, ou bien, s'il a déjà été formé, qu'il ne siège pas présentement.

M. Sinclair: Des fonctionnaires de mon administration font partie d'un comité mandaté par le ministère de l'Industrie et du Commerce pour étudier cette question.

M. Skelly: Vraiment?

M. Sinclair: Oui.

M. Skelly: Est-ce que des fonctionnaires de votre ministère, membres de ce comité, ont parcouru le pays et consulté divers groupes en vue d'élaborer une politique visant la construction navale?

M. Sinclair: A ma connaissance, aucun comité ne s'est déplacé à travers le pays.

M. Skelly: Y a-t-il eu consultation?

M. Sinclair: Je sais que des fonctionnaires de mon ministère ont participé activement, ici même, à des réunions où il était question de la mise sur pied d'une politique visant la construction navale, et auxquelles participaient également des représentants de l'industrie navale et des représentants d'autres ministères. Un autre petit comité a rencontré diverses personnes ou organisations impliquées dans le commerce maritime, y compris des constructeurs de navires, pour discuter de la politique du cabotage. C'est peut-être le comité dont vous voulez parler; en font partie des fonctionnaires de mon administration ainsi que des fonctionnaires de la Commission canadienne des transports.

Le président: Votre dernière question, M. Skelly.

M. Skelly: Je veux simplement émettre une opinion. J'ai été frappé par le nombre d'études qui ont été faites sur ce sujet. Les rapports émis pourraient remplir une salle de dimensions respectables. Néanmoins, je ne crois pas qu'on ait réalisé grand-chose jusqu'ici. Par ailleurs, je crois que nous vivons présentement une période au cours de laquelle s'effectueront d'importants changements dans le domaine de la construction

[Texte]

we were to transfer from oil to coal, of the whole question of liquified natural gas, the opening up of the Arctic.

From looking over some of these studies and discussing it, without any hard, direct work in it yet, the feeling is that there is a time limit on this stuff. That if the Government of Canada does not in fact get cracking, we might miss the opportunities that could accrue to Canadians in terms of jobs and all the benefits that would accrue in allied industries; not just the deep-sea fleet itself and the revenue it could generate, but also the whole spinoff through the country. That if we do not get moving on that very quickly, in fact it could be lost. The Japanese, the Europeans, the shipowners and operators, in order to respond to this fairly dynamic change taking place around the world, would have to go elsewhere for their vessels. Certainly the vessels would appear in other countries, and once they are in place we would have lost the opportunity.

Is that a fair assessment? That if we do not get rolling fairly soon it could easily be lost to other countries, even the development of our own Arctic?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that certainly is one point of view, expressed very well by Mr. Skelly, and it is one held by a good many people. This is also a subject on which there is quite a diversity of opinion. There is a substantive group, primarily in the exporters and importers and shippers area, that does not necessarily subscribe to that viewpoint.

• 1030

Mr. Skelly: I can appreciate that.

Mr. Sinclair: They hold their opinions, at least up to this point, with a certain tenacity that deserves some respect. That is why we have been encouraging those who hold a view similar to your own to get into direct consultation with those groups that hold a differing opinion. We have participated in some of those to attempt to see whether or not there is not some measure of common agreement that could be advanced in this area. If it was a subject matter in which there was a high degree of unanimity of opinion, then probably we would not be discussing it today.

You are quite right; it has been, and will continue to be, the subject of considerable study, because it is the opinion of a lot of people that this is exactly what should take place: that the existing situation does not warrant any further action and that we should continue to monitor and watch to see whether some of these things do develop.

Mr. Skelly: Could I have one more short one?

The Chairman: Very briefly, please, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: One of the things in our tour of eastern Canada that I was quite impressed with was the difficulty of the coast guard in picking up qualified people for ship safety inspections and what not. They found that offshore development and things like that were removing the qualified people. In a

[Traduction]

navale et du transport maritime international. Je pense, par exemple, à la transformation des installations actuelles au mazout en installations au charbon, à toutes la question du gaz naturel, à l'ouverture du commerce dans l'Arctique.

J'ai jeté un coup d'œil sur quelques-unes des études qui ont été menées, j'en ai discuté très sommairement, et je crois qu'il est temps d'y mettre un terme. Si le gouvernement canadien n'agit pas promptement, nous pourrions bien perdre une occasion de diminuer le chômage au Canada et faire perdre aux industries connexes les bénéfices qu'elles pourraient retirer d'une telle politique; et je ne pense pas seulement à la construction d'une flotte de haute mer et aux revenus que cela pourrait entraîner, mais également aux retombées économiques dans tout le pays. En fait, si nous n'agissons pas assez vite, nous ne serons pas prêts; ainsi, les Japonais, les Européens, les armateurs et les affréteurs, afin de pouvoir faire face à tous ces changements qui se produisent dans le monde, devront faire construire leurs navires ailleurs, et une fois les industries navales implantées dans d'autres pays, il faudra en faire son deuil.

N'est-ce pas une façon réaliste de voir les choses? Enfin, si nous ne bougeons pas, nous pourrions tout perdre au profit d'autres pays, même le développement des territoires de l'Arctique, qui nous appartiennent.

M. Sinclair: M. le président, c'est un point de vue, certes, qu'a très bien exprimé M. Skelly, et c'est également l'avis de plusieurs personnes. Cependant, c'est un sujet qui a suscité diverses opinions, et il existe un groupe important, composé d'abord et avant tout d'importateurs, d'exportateurs et d'affréteurs, qui ne partage pas nécessairement ce même point de vue.

M. Skelly: Je comprends bien cela.

M. Sinclair: Ils maintiennent leurs opinions au moins jusqu'à ce point avec une ténacité qui mérite un certain respect. C'est pourquoi nous encourageons ceux qui ont la même opinion que vous à entrer en communication directe avec les groupes d'opinion contraire. Nous avons participé à certains ateliers de discussion afin de tenter de trouver un terrain d'entente commun dans ce domaine. S'il s'agissait d'un sujet sur lequel il y avait un degré élevé d'unanimité, nous ne serions probablement pas ici aujourd'hui pour en discuter.

Vous avez raison; ce sujet a fait et fera l'objet de nombreuses études puisque de l'opinion de plusieurs personnes c'est exactement ce qui doit être fait: la situation actuelle ne justifie la prise d'aucune autre action et nous devons continuer à surveiller et observer pour voir s'il va y avoir des développements sur un de ces points.

M. Skelly: Puis-je poser une autre question très courte?

Le président: Soyez bref, s'il vous plaît, Monsieur Skelly.

M. Skelly: Lors de notre tournée dans l'Est du Canada, une des choses qui m'a impressionné fut, entre autres, les difficultés qu'avaient les gardes-côtes à recruter de la main-d'œuvre qualifiée pour faire les inspections des navires quant à la sécurité. Il semble que les travaux d'exploitation des ressources

[Text]

private discussion, and it was mentioned in the group, it was said that there was in fact a very serious problem obtaining qualified engineers and qualified seamen to fill positions within your administration, because in the offshore groups there was a shortage of the skilled people and they were able to draw it off.

I was in Victoria about a weekend ago and I happened to be sitting in one of the shipbuilding offices there. They were forced to go south to get 25 welders to work on a hull because they did not have qualified people in the shipbuilding industry. In terms of skilled labour within Canada, because of this wild fluctuation, we do not have a base fleet, we do not have a very steady industry, and we are having to bring trained people in from offshore. Is it a problem within your department that there is a real shortage of skilled people who have the trade qualifications and the professional expertise?

The Chairman: Mr. Sinclair, can you be as brief as Mr. Skelly was in his question, please.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that allows me considerable latitude.

Yes, it is a problem, and it is one that concerns us a great deal. The fact that we are not in the deep-sea business is not necessarily a reason for the shortage, because we have a highly developed domestic industry on the Great Lakes and a very substantial industry in the tug and barge business on the west coast. I guess probably our problems are not too different from those of a lot of Canadian industries suffering from a shortage of skilled and trained people. The development of offshore exploration has certainly accentuated that problem for us. It is one that we recognize.

I would like to think, with the advent of some of the marine schools and the expansion of some of the marine schools, including our own coast guard college, we might begin to address that problem. We also have the problem of being able to retain people, especially young people when they have had a certain degree of training, and particularly on board ship when they want to come ashore. I think we are going to have to address ourselves to some imaginative solutions to deal with that problem in future.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly. Our next questioner is Mr. Crosby.

Mr. Crosby (Halifax West): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Sinclair, you mentioned a rebirth of the Canadian flag fleet, and as you say, that of course concerns Canadian shippers in that it might add to the cost of shipping goods internationally. But there is another aspect to the Canadian fleet, one that is not always realized and recognized; that is, the fact that there is a hidden Canadian deep-sea transportation fleet. It has been pointed out on many occasions by *Seaports and the Shipping World* magazine and others that a

[Translation]

off-shore et les autres travaux semblables intéressent la main-d'œuvre qualifiée. Au cours d'entretiens privés, et cela a été mentionné au Comité, il a été dit que le recrutement d'ingénieurs et de navigateurs qualifiés pour combler des postes au sein de votre administration causaient de graves problèmes parce qu'il y avait pénurie de main-d'œuvre qualifiée du côté des compagnies d'exploitation off-shore et que ces dernières venaient chercher votre main-d'œuvre.

J'étais à Victoria il y a quelques jours et j'étais par hasard assis dans un des bureaux d'une entreprise de construction navale. J'ai entendu dire que les dirigeants de l'entreprise avaient dû aller au Sud chercher 25 soudeurs pour réparer une coque parce qu'ils ne pouvaient trouver de main-d'œuvre qualifiée dans l'industrie de la construction navale ici. Vu cette étrange fluctuation de la main-d'œuvre qualifiée, nous n'avons ni équipe de base, ni industrie stable et nous devons importer cette main-d'œuvre de l'étranger. La pénurie de personnes compétentes et d'expérience est-elle le résultat d'un problème existant au sein de votre ministère?

Le président: Monsieur Sinclair, pourriez-vous, s'il vous plaît, être aussi bref que l'a été M. Skelly?

M. Sinclair: Monsieur le président, la question me laisse une grande latitude.

En effet, c'est là tout un problème et il nous préoccupe beaucoup. Le fait que nous ne travaillions pas en haute mer n'est pas nécessairement la cause de la pénurie puisque l'industrie domestique est très développée dans les Grands Lacs et qu'elle est très importante pour ce qui est de la construction de remorqueurs et de chalands sur la côte ouest. Je suppose que nos problèmes ne sont pas tellement différents de ceux d'un grand nombre d'industries canadiennes souffrant d'un manque de main-d'œuvre qualifiée et d'expérience. Dans notre cas, la croissance de l'exploitation des ressources off-shore a sûrement aggravé le problème. Cela nous le reconnaissons.

J'espère que la création de nouvelles écoles techniques dans le domaine de la marine et le développement de celles déjà en exploitation, y compris notre propre collège de garde côtière, nous permettra de remédier à ce problème. Il nous est également difficile de garder notre main-d'œuvre, spécialement les jeunes gens, car dès qu'ils acquièrent un certain degré de formation et particulièrement dans le cas de ceux qui travaillent à bord des navires, ils veulent revenir à terre. Je crois que nous allons devoir, à l'avenir, avoir recours à l'imagination pour trouver des solutions à ce problème.

M. Skelly: Merci Monsieur le président.

Le président: Merci M. Skelly. Notre prochain intervenant est M. Crosby.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Merci Monsieur le président. M. Sinclair vous avez parlé d'une renaissance de la flotte de navires arborant le drapeau du Canada et naturellement, comme vous l'avez dit cela touche les armateurs puisque le prix d'expédition de marchandises au niveau international va sûrement augmenter en conséquence. Cependant il y a un autre aspect de la création d'une flotte canadienne dont nous ne tenons pas toujours compte ni ne reconnaissons, il s'agit du fait qu'il existe au Canada une flotte cachée de transport

[Texte]

number of Canadian companies own ocean-going vessels: Federal Commerce and Navigation, CP, and many others. Times are changing world wide, and conditions are changing, and it may well be that a lot of the deep-sea vessels owned by Canadians and registered in other nations could be repatriated, or patriated, to coin a popular phrase, to Canadian flags without changing anything of an economic nature, without costing Canadian shippers anything. It would just be patriation or repatriation of the Canadian-owned vessels.

• 1035

It might, and hopefully, would, lead to our crewing those vessels with Canadians, and perhaps other aspects. It would certainly involve, and does involve, the Canadian taxation system. It has been said that one of the policies that would bring home these Canadian ships would be a change in the tax structures to permit vaster write-offs of capital costs.

My question is simply this: Are you aware that there are many Canadian-owned ships under foreign flags which could potentially be repatriated to Canada, and to what extent are you trying to encourage Canadian owners to repatriate these vessels? I am not talking about any change in the use of those vessels or any change in the trade patterns in which those vessels are involved.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am quite well aware of all the companies that are Canadian owned, however you define that term, and that operate in the deep-sea business. I have had personal discussions with the owners or chief executive officers of each and every one of them. Some of those companies have an interest in registering ships under Canadian flag, providing that the same kinds of conditions that apply in their present registry could apply in Canadian registry. If those conditions could be met some of them, not all of them, would have some interest in registering ships under Canadian flag.

I think for their purposes it is an economic question in terms of costs of operating their enterprise. There is also some consideration by those of them who are operating under the so-called flags of convenience that there might be some advantages in even paying a small premium to operate under Canadian flag in some trades. But again, there is not a unanimity of opinion, even among those owners, that they should or even could repatriate their fleets to Canadian flag. Certainly, as far as they are concerned, it is primarily an economic question related to the taxation on income, because many of them have no taxation on income in the régimes in which they are registered presently, and also to some extent one related to the cost of labour.

[Traduction]

hauturier. Il a été fait mention à plusieurs reprises dans la revue «Seaports and the Shipping World» ainsi que dans d'autres revues qu'un certain nombre de compagnies canadiennes possédaient des navires de haute mer, par exemple Federal Commerce and Navigation, CP et plusieurs autres. A travers le monde les temps et les conditions changent et il se pourrait qu'un grand nombre de navires hauturiers appartenant à des armateurs canadiens et immatriculés dans d'autres pays soient rapatriés et battent pavillon canadien sans pour autant avoir des répercussions économiques et occasionner des déboursés supplémentaires aux armateurs. Il ne s'agirait que du rapatriement de navires appartenant à des armateurs canadiens.

Cela pourrait, et nous l'espérons, nous amener à former des équipages canadiens pour ces navires et présenterait peut-être d'autres avantages. Cette situation a présentement des répercussions sur le régime fiscal du Canada et cette mesure entraînera sûrement une modification de ces effets. Il a été dit qu'une des politiques qui permettrait de ramener au pays ces navires canadiens serait une modification du régime fiscal qui permettrait d'amortir plus rapidement les coûts d'immobilisation.

Ma question est simplement la suivante: «Êtes-vous conscients du fait que plusieurs navires appartenant à des armateurs canadiens et naviguant sous pavillon étranger pourraient possiblement être rapatriés au Canada et jusqu'à quel point encouragez-vous les armateurs canadiens à rapatrier leurs navires?» Je ne parle pas d'un changement de vocation de ces navires ni d'aucun changement des routes commerciales qu'ils suivent en ce moment.

M. Sinclair: Monsieur le président, je connais très bien toutes les compagnies canadiennes existantes, de quelque façon que vous définissiez ce terme, et toutes celles qui opèrent dans le domaine hauturier. J'ai eu des entretiens personnels avec les armateurs ou les administrateurs en chef de chacune de ces compagnies. Certaines d'entre elles ont intérêt à faire naviguer leurs navires sous pavillon canadien pourvu que les conditions prévalant dans le cas de leur présente immatriculation restent les mêmes s'ils étaient immatriculés au Canada. Si ces conditions peuvent être respectées, certaines de ces compagnies mais non toutes, verront quelque intérêt à faire battre pavillon canadien à leurs navires.

Pour ces raisons, je crois qu'il s'agit d'un problème économique puisqu'ils considèrent les coûts d'exploitation de leurs entreprises. Certaines de ces compagnies qui naviguent sous pavillon dit de complaisance considèrent qu'il y aurait certains avantages, même en versant de petites redevances à battre pavillon canadien dans le cas de certains types d'échanges commerciaux. Malheureusement, il n'y a pas unanimité non plus au sein de ces armateurs quant à savoir s'ils devraient ou même pourraient rapatrier leurs navires et leur faire battre pavillon canadien. En ce qui les concerne, il s'agit d'abord d'une question économique liée à l'impôt sur le revenu puisque plusieurs d'entre eux ne doivent payer aucun impôt sur le revenu dans le régime en vertu duquel ils sont présentement enregistrés, puis également, jusqu'à un certain point, au coût de la main-d'œuvre.

[Text]

Mr. Crosby (Halifax West): Mr. Sinclair, since you are aware of the hidden Canadian fleet and the possibility of repatriating those vessels to Canada, can you give us a very short list of the items that would be required to bring about that repatriation? You mentioned tax advantages. Can you name other elements that would be required?

• 1040

Mr. Sinclair: I think the ones I have named are primarily the ones that have been advanced to me by those owners.

Mr. Crosby (Halifax West): Taxation benefits is one, but what are the others?

Mr. Sinclair: Taxation benefits by some. Others are concerned about the relative cost of labour. Others are concerned about what conditions might be imposed upon them with respect to the sale and acquisition of new vessels, not only from a taxation standpoint but also from a trade standpoint; because in the international marketplace, a shipowner is as much in the business of buying and selling ships as he is in transporting cargo.

Mr. Crosby (Halifax West): Thank you, Mr. Sinclair. I think I have the information I requested.

You mentioned local port authorities and the desire of the Transport department and administration to permit more autonomy at the port level. You referred to the legislation that was previously before Parliament to establish port authorities. You also referred to the concept of Crown corporations in relation to port administration. First of all, very simply, what do you mean by a Crown corporation? Do you mean a self-sufficient organization that pays all its costs out of its revenues? Is that what you mean by a Crown corporation? That is what they say the Post Office is supposed to do.

Mr. Sinclair: In this case, I think we envisage a Crown corporation that would be financially self-sustaining on an operating basis.

Mr. Crosby (Halifax West): I do not think you will get too much support for that kind of a Crown corporation in eastern Canada.

Mr. Sinclair: If I could interject for just a moment, I think some of the ports that could qualify for that are in Atlantic Canada.

Mr. Crosby (Halifax West): There are various kinds of self-sustaining, and the kind of self-sustaining that closes down your port if it does not work is not very acceptable.

Mr. Sinclair: I do not think we would ever recommend such a drastic action as that.

Mr. Crosby (Halifax West): Thanks.

What are you doing now in the department to bring about more autonomy at the port level, Mr. Sinclair? In the case of the port of Halifax there is a port authority to which the Governor in Council or the minister makes appointments. It is

[Translation]

M. Crosby (Halifax-Ouest): M. Sinclair, puisque vous êtes au courant de l'existence d'une flotte canadienne dissimulée et de la possibilité de rapatrier ces navires au Canada, pourriez-vous nous faire une courte liste des éléments nécessaires à l'amorçage du rapatriement? Vous avez parlé d'avantages fiscaux. Pouvez-vous nommer d'autres changements qu'il faudrait apporter?

M. Sinclair: Je crois que ceux que j'ai mentionnés sont précisément ceux qui m'ont été communiqués par ces armateurs.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Il y a les avantages fiscaux, mais quels sont les autres?

M. Sinclair: Pour certains armateurs ce sont les avantages fiscaux. Il y en a qui sont préoccupés par le coût relatif de la main-d'œuvre, et d'autres, par les conditions qui leur seraient imposées relativement à la vente et à l'achat de nouveaux navires, non seulement du point de vue de la fiscalité, mais également du point de vue commercial, parce que dans le commerce international, les armateurs s'occupent autant de la vente et de l'acquisition de navires que du transport des marchandises.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Je vous remercie M. Sinclair. Je crois posséder maintenant les renseignements que je voulais.

Vous avez parlé des administrations portuaires locales, ainsi que du souhait du ministère des Transports d'accorder plus d'autonomie aux ports. Vous avez parlé de la législation qui avait été débattue en chambre en vue d'établir les administrations portuaires. Vous avez également parlé du principe de corporation de la Couronne pour les administrations portuaires. J'aimerais savoir d'abord, et tout simplement, ce que vous entendez par société de la Couronne? Voulez-vous dire un organisme autonome dont tous les coûts sont payés par ses revenus? Est-ce cela pour vous, une société de la Couronne? D'après ce qu'on dit, c'est comme cela que les Postes doivent fonctionner.

M. Sinclair: Dans le cas qui nous intéresse, je crois que nous songeons à une corporation de la Couronne financièrement autonome sur le plan de l'exploitation.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Je ne crois pas que vous auriez un très grand appui pour ce genre de corporation de la part de l'Est du Canada.

M. Sinclair: Si vous me permettez cette courte observation, je crois que certains des ports qui pourraient fonctionner sous un tel régime sont dans les Maritimes.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Il existe plusieurs formes d'autosuffisance, dont celle qui entraîne la fermeture du port si les choses ne vont pas bien; ce qui est inacceptable.

M. Sinclair: Je ne crois pas que nous irions jusqu'à recommander des mesures aussi rigoureuses.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Merci.

M. Sinclair, quels sont les moyens mis en œuvre actuellement au ministère des Transports pour accorder une plus grande autonomie aux ports? Dans le cas du port de Halifax, ses membres sont nommés par le Gouverneur en Conseil ou le

[Texte]

in place. It has held, I think my inquiry revealed, two meetings in this year to date. We hear very little about it in the port of Halifax. It provides an opportunity to bring together the various interests in the free port, it permits them to have input into the port activity, yet it just does not seem to function that way. Can you tell me what you are doing to bring about today more autonomy at the port level, when an organization like the port authority for the port of Halifax hardly seems to function? Perhaps Mr. Franche is more familiar with it.

Mr. Sinclair: Pierre might have a vested interest in the answer, but maybe I can respond to it by saying that I think the National Harbours Board has done about as much as they can to decentralize authority to the local ports within the constraints of existing National Harbours Board Act. The corporation is presently a Schedule C Crown corporation, which imposes certain obligations on it. And its Act, which was brought into existence in 1936 and has not changed since that point in time, was brought in at a time when some drastic action was needed, and so it embodied several pretty highly centralized concepts. This makes it somewhat difficult to achieve the degree of autonomy in operation and management that might be desired today and that is one of the reasons we were addressing ourselves to some potential amendments to the National Harbours Board Act.

• 1045

With respect to the port authority in Halifax, the minister and myself met with the port authority in September of this year and had an excellent discussion at that time. The chairman of the Halifax port authority has participated and is participating in the development of the new policy initiatives. So I think the Halifax port authority has performed a useful function and certainly is very much in the mainstream of what is going on today.

Mr. Crosby (Halifax West): Let me make one representation to you, Mr. Sinclair, with respect to the Halifax port authority; that is, there ought to be a representative of labour on that port authority. The International Longshoremen's Association has a long and stable record in relation to the port and it is vital to the future success of the port. A representative of that group and of other organized marine workers should be on the port authority, and in any recasting of the membership I hope that would be taken into account.

I want to ask you now one or two questions about the Fairview coal container pier, a portion of which is in my riding, and which has had a very difficult history to date. As you know, it was to have been completed, according to the minister of Transport, by the end of 1980. With the announcement of the new operator, the completion dated is estimated to be the spring of 1982.

Just to refresh all our memories, Halterm sought to be the operator of that container port, there was some indication that the National Harbours Board was going to operate the con-

[Traduction]

ministre des Transports. Je crois que mon enquête a révélé que cette administration a tenu deux réunions cette année, jusqu'à maintenant. On entend très peu parler de cette administration au port de Halifax. Elle présente d'ailleurs l'occasion de réunir les diverses parties intéressées par un port autonome et elle leur permet de participer aux activités portuaires, mais les choses semblent se passer tout autrement en réalité. Pouvez-vous m'expliquer qu'est ce qui se fait pour donner plus d'autonomie aux ports, alors qu'un organisme comme l'Administration du port de Halifax semble à peine fonctionner? Peut être que M. Franche est plus au courant de cette affaire.

M. Sinclair: M. Franche est sûrement intéressé par le sujet de votre question, mais quant à moi, j'estime que le Conseil des ports nationaux a fait son possible pour décentraliser ses pouvoirs en faveur des ports locaux, dans les limites permises par la Loi sur le Conseil des ports nationaux. La corporation qui administre le port de Halifax jouit du statut de corporation de la Couronne, aux termes de l'annexe C de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, ce qui l'assujettit donc à certaines obligations. Cette Loi est entrée en vigueur en 1936 et n'a subi aucun changement depuis. Comme elle a été établie à une époque où des mesures rigoureuses s'imposaient, elle renfermait plusieurs principes assez centralisateurs. A cause de cette situation, il est assez difficile d'obtenir le degré d'autonomie qu'on pourrait souhaiter maintenant, et c'est là une des raisons qui nous ont amené à étudier la possibilité de modifier la Loi sur le Conseil des ports nationaux.

Pour ce qui est de l'Administration du port de Halifax, le ministre et moi en avons rencontré les membres en septembre dernier, et je peux vous affirmer que les échanges y ont été positifs. Le président de l'Administration du port de Halifax continue de participer à l'élaboration de bases en vue d'une nouvelle ligne de conduite. Je crois donc que l'Administration du port de Halifax joue un rôle utile et qu'ainsi elle suit certainement de près la tendance actuelle.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Permettez-moi, M. Sinclair, de vous faire observer que l'Administration du port de Halifax devrait compter un représentant des ouvriers parmi ses membres. L'Association internationale des débardeurs a établi des rapports permanents et de longue date avec l'Administration, et elle est un élément essentiel du succès du port. J'estime que des représentants de cette association et des autres groupes de travailleurs portuaires devraient faire partie de l'Administration et être consultés pour tout remaniement de cette dernière. J'espère qu'on tiendra compte de cette recommandation.

J'ai également une ou deux questions à vous poser au sujet du quai de manutention du charbon et de conteneurs de Fairview, qui est en partie dans ma circonscription, et qui jusqu'à maintenant présente un tableau très sombre. Vous n'ignorez pas que ce quai, d'après le ministre des Transports, devait être terminé au plus tard vers la fin de 1980. Au moment où on nous annonce un nouvel exploitant pour ce quai, il semble qu'il ne sera pas terminé avant le printemps de 1982.

Pour nous rafraîchir la mémoire, rappelons que la société Halterm avait demandé d'obtenir l'exploitation des installations portuaires de Fairview. Puis on laissa entendre que le

[Text]

tainer pier itself, and now Ceres Stevedoring Company Limited has been appointed the operator. Could you tell us how that came about and what considerations were given to the appointment of Ceres Stevedoring Company Limited as the operator of the new Fairview coal container pier?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would like to refer that question to Mr. Franche, if I might, please.

The Chairman: No vested interest this time, eh?

Mr. Franche.

Mr. Franche: Thank you very much, Mr. Chairman.

You ask how it came about. Twice we called for proposals, if you recall, through public advertisement, and twice we refused the proposals because of the financial nature of the proposals, which were basically from Halterm, tying it to an extension of the existing lease where Halterm operates at the moment. We formally notified Halterm on June 6, 1980 that we were seeking other alternatives and were terminating our negotiations.

You are quite right, sir, when you refer to the fact that we very seriously considered operating the terminal ourselves, as we do in Vancouver at Vanterm. We prepared the Treasury Board submission, we went to our minister, one or two questions were asked. Basically, it happened that Ceres telephoned us up and said they would be interested, if it was not too late, in the terminal operation at Fairview. Having clearly broken our discussions with Halterm, we felt quite free of this. Of course, we preferred to lease the facility, if possible, to a private enterprise instead of renting it ourselves.

Negotiations were conducted in August and concluded in September with Ceres. Our decision was based on guarantees of tonnages, the reputation of the firm, the financial return to the corporation, and also the fact that they were investing in two cranes and transtainer equipment and so forth. It was on this basis, having terminated our discussions with Halterm, that we figured it was a more valid approach than running it ourselves.

• 1050

The Chairman: A final question, Mr. Crosby, please.

Mr. Crosby (Halifax West): Two short questions. First, is Ceres linked to any shipping companies? Will they bring any more lines into the port on this container pier as of now? Or do they have to, as this article indicates, start marketing now? Just very simply.

Mr. Franche: Obviously, what made Ceres interested in Halifax is that they are of the opinion, and I say of the

[Translation]

Conseil des ports nationaux avait l'intention d'en assurer lui-même l'exploitation. Enfin, c'est la société Ceres Stevedoring Company Limited qui a obtenu l'exploitation de ce quai. Pouvez-vous nous expliquer comment il se fait que les choses se sont déroulées ainsi, et sur quels critères on s'est fondé pour confier l'exploitation du quai de Fairview à la société Ceres Stevedoring Company Limited?

M. Sinclair: Si vous le permettez monsieur le président, je vais renvoyer la question à M. Franche.

Le président: J'imagine que la question vous intéresse?

Monsieur Franche.

M. Franche: Bien sûr monsieur le président.

Vous voulez savoir ce qui s'est passé. Si vous avez bonne mémoire, vous vous souviendrez qu'à deux reprises nous avons lancé des appels d'offres publics, et que dans les deux cas nous avons refusé les offres en raison de leur aspect financier. Ces offres provenaient en grande partie de la société Halterm, laquelle voulait lier l'exploitation du quai de Fairview à une prolongation du bail en vertu duquel elle exploite certaines installations à l'heure actuelle. Le 6 juin 1980, nous avons informé la société Halterm, dans les règles, que nous étions à la recherche d'autres solutions et que nous mettions fin à nos négociations avec elle.

Vous avez tout-à-fait raison monsieur Crosby, lorsque vous mentionnez que nous songions très sérieusement à exploiter nous-mêmes le quai de Fairview, comme c'est le cas pour les installations de Vanterm, à Vancouver. Nous avions préparé une demande au Conseil du Trésor, et nous avions consulté notre Ministre et débattu quelques questions avec lui. Mais, en gros, voilà que la société Ceres nous téléphone en disant qu'elle serait intéressée à assurer l'exploitation du quai de Fairview, s'il n'était pas trop tard. Comme nous avons clairement rompu nos négociations avec Halterm, nous étions alors entièrement libres d'agir. Évidemment nous préférons donner l'installation en location à une entreprise privée si c'était possible, plutôt que de la louer nous-même.

Des négociations furent engagées au mois d'août avec la société Ceres, puis conclues en septembre. Notre décision a été fondée sur des tonnages garantis, la réputation de la compagnie, le profit devant être réalisé par l'organisme et aussi sur le fait qu'elle investit dans l'achat de deux grues et de matériel de conteneurisation, etc. C'était en nous fondant sur ces données qu'à l'issue de nos discussions avec Halterm nous avons établi que cette option se défendait mieux que celle d'en faire la gestion nous-mêmes.

Le président: Une dernière question, M. Crosby, s'il-vous-plait.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Deux courtes questions. D'abord, Ceres est-elle liée à une compagnie de navigation quelconque? Va-t-elle amener d'autres compagnies à s'établir sur ce terminus pour conteneurs? Et si oui, sera-ce pour bientôt ou bien, comme l'affirme cet article, elle en est encore au stade de la commercialisation?

M. Franche: Évidemment, ce qui a porté Ceres à s'intéresser à Halifax est qu'elle pense, et je dis bien pense, pouvoir

[Texte]

opinion, that yes, they can bring in an additional line. This was referred to in the press, the possibility of a Polish ocean line. Ceres has been dealing extensively over its history with Poland and Russia and the whole of the Baltic Sea. They have marketing relationships with these countries. They also have quite an extensive system of operating terminals, both in the United States and in Canada, so they know the industry well. Obviously they could not say they had a signed contract with so and so, because they did not know if they had the lease with us. We know they are now proceeding with marketing a future terminal for which they have been awarded the lease. They are doing it with their guarantees of tonnages obviously on the premise that it will bring additional lines. We are of the opinion that this will occur because of their presence, their connection in the Baltic Sea.

Also, there will be, through this set-up, competition from the port of Halifax between two container terminals. This has a tendency to bring more business to ports. I know Halifax does not like me to refer to Montreal, but the prime example of competition in high volumes of containerized cargo is Montreal, where we have extensive competition between private enterprise. We hope this will occur also in Halifax and bring additional lines, sir.

The Chairman: That question was so short, Mr. Crosby, that I am sure members of the committee would not mind your having one final one.

Mr. Crosby (Halifax West): It was not quite the answer I wanted. I just wanted to know the names of the lines they have signed up.

Mr. Sinclair, the Government of Canada has spent a great deal of money in developing Gros Caccuna on the St. Lawrence River, and that development has permitted it to be front and centre in the bidding for location of an LNG terminal. At the same time, the Strait of Canso is an ideal deep-sea port with all the back-up facilities for bulk storage. What is the Department of Transport doing to develop the Strait of Canso as a superport or in terms of investigating the possibilities, of exploring, talking to the Government of Nova Scotia and other organizations interested in the development of the Strait of Canso?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Strait of Canso is already a superport. As Mr. Crosby well knows, with the Gulf refinery, even though it is temporarily shut down at the moment . . .

Mr. Crosby (Halifax West): It is a little more than temporarily shut down, Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: I am sure it will be back in service before too long.

The Port of Canso, the Strait of Canso, is already well established as a superport, with ideal conditions for any traffic of that nature. There was recent private study sponsored by the Canso industrial development association; I am not sure that I have the name correctly. We provided advice and counsel and support to them in that study, and from our standpoint we would be quite happy to see any large vessel traffic located at Canso. It has all the ideal conditions, from a

[Traduction]

effectivement attirer une autre compagnie de navigation. La presse a fait allusion à une compagnie polonaise. Ceres a depuis longtemps beaucoup traité avec la Pologne, la Russie et les pays baltes. Elle a établi des relations de commercialisation avec tous ces pays. Elle possède en outre tout un réseau de terminus pour conteneurs, tant aux États-Unis qu'au Canada, de sorte qu'elle connaît bien ce secteur. Évidemment, elle ne pouvait pas révéler avoir conclu un marché avec telle ou telle compagnie parce qu'elle ne savait pas si elle allait signer un bail avec nous. Nous savons qu'elle a maintenant entrepris la commercialisation d'un terminus dont le bail lui a été concédé. Elle le fait sur la base des tonnages garantis en tablant évidemment sur le fait qu'elle va attirer d'autres compagnies de navigation. Nous pensons que c'est ce qui va arriver à cause de sa présence et de ses relations avec les pays baltes.

Et aussi parce qu'une telle organisation créera une concurrence du port d'Halifax entre deux terminus pour conteneurs. Il en résultera encore plus d'affaires dans les ports. Je sais que Halifax n'aime pas que je parle de Montréal, mais le meilleur exemple de concurrence pour un trafic élevé de marchandises conteneurisées est Montréal où existe une très forte concurrence entre les compagnies privées. Nous espérons qu'il en soit de même à Halifax et que cela attire d'autres compagnies.

Le président: Cette question a été si courte, M. Crosby, que je suis sûr que le comité ne vous en voudra pas que vous en posiez encore une.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Ce n'est pas tout à fait la réponse que je voulais. Je voulais seulement connaître le nom des compagnies qui ont signé un bail.

M. Sinclair, le gouvernement du Canada a consacré beaucoup d'argent à l'aménagement de Gros-Cacouna sur le Saint-Laurent, ce qui a permis à ce port d'être un des grands soumissionnaires pour l'aménagement d'un terminus de gaz naturel liquéfié. Par ailleurs, Canso est un port profond, idéal avec ses installations de soutien pour le stockage en vrac. Que fait le ministère des Transports afin d'aménager Canso et le transformer en super-port ou pour en explorer tout le potentiel ou pour en discuter avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et avec les organismes intéressés dans le développement de Canso?

M. Sinclair: M. le président, Canso est déjà un super-port. Comme M. Crosby le sait déjà, avec la raffinerie Gulf, même si elle est temporairement fermée . . .

M. Crosby (Halifax-Ouest): C'est une fermeture qui est plus que temporaire, M. Sinclair.

M. Sinclair: Je suis sûr qu'elle sera remise en service avant trop longtemps.

Canso est déjà connu comme un super-port offrant des conditions idéales pour tout trafic de cette nature. Il y a eu une étude faite récemment par la Canso Industrial Development Association, mais je ne suis pas sûr si cela est son nom exact. Nous les avons aidés et conseillés durant l'étude et, dans notre perspective à nous, nous serons heureux de voir un important trafic maritime s'établir à Canso. Il offre les conditions idéales pour le trafic maritime et possède des systèmes à radar pour le contrôle de ce trafic.

[Text]

marine standpoint, and already existing vessel traffic management systems supported by radar coverage.

• 1055

The Chairman: Thank you, Mr. Crosby.

Before going to Mr. Penner I might just point out, for the benefit of all members, that on the first round I still have Mr. Penner, Mr. Dion, Mr. Fisher, Mr. Bloomfield and Mr. McDermid. No, I do not have Mr. Fisher. Members will notice that I am trying to allow members to complete their lines of questioning as much as possible without being a slave to the clock.

We will now go to Mr. Penner, please.

Mr. Penner: Mr. Chairman, I would like to return to a topic that I have raised on other occasions in this committee, but apparently I posed the questions to the wrong people because I still do not have answers. The questions concern the subject of marine emergency training.

A *Globe and Mail* article dated May 15, 1980 states that a number of Canadian seamen have attained officer rank in recent years without the necessary marine emergency training. Mr. Chairman, I understand that an attempt to rectify the situation is being made through the establishment of additional marine emergency training centres. However, again according to the same article, until these centres are built and functional it is stated that shipping companies operating on the Great Lakes and in coastal trade have been filling the training gap with on-the-job instruction. As a result, the requirement of the Canada Shipping Act, which specifies formal emergency training for licensed personnel, has been waived in many cases.

In that same regard, Mr. Chairman, I would turn briefly, just before putting my questions, to the inquiry into last year's fire aboard the laker *Cartiercliffe Hall* which was headed by Mr. Justice Kenneth C. Mackay. In the recommendations that came out of that inquiry, No. 9 is as follows:

That Marine Emergency Duties (MED) courses be set up under the aegis of the Coast Guard, and all potential seamen as well as shipboard officers and ratings be required to pass such courses which should be financed by the shipping industry and the unions concerned; and that, moreover, the unions in turn be urged to operate an initial training course for unlicensed personnel so as to end the practice of crewing vessels with inexperienced personnel.

To which the coast guard replied that they agreed in principle. The Canadian Coast Guard has already assumed a lead role, they said, with respect to the development of MED facilities in various locations across Canada. For example, with regard to the Great Lakes area, such facilities would be available at Port Colborne this year and Quebec next year. A major program

[Translation]

Le président: Merci, M. Crosby.

Avant de donner la parole à M. Penner, je voudrais attirer l'attention du comité que pour cette séance, il y a MM. Penner, Dion, Fisher, Bloomfield et McDermid qui ont demandé d'intervenir. Non, je n'ai pas M. Fisher. Le comité voudra bien remarquer que j'essaie de donner à chacun de ses membres tout le temps possible pour qu'ils puissent poser les questions qu'ils veulent sans les astreindre à la montre.

C'est maintenant au tour de M. Penner.

M. Penner: Monsieur le président, j'aimerais revenir à la question que j'ai eu l'occasion de soulever ici, mais il semble que je n'ai pas encore reçu de réponses. La question a trait à la formation en vue de l'exercice de fonctions d'urgence en mer.

Un article du *Globe and Mail* daté du 15 mai 1980 affirme qu'un certain nombre de matelots canadiens ont été promus au rang d'officiers durant ces dernières années sans avoir reçu au préalable la formation voulue pour l'exercice de fonctions d'urgence en mer. Monsieur le président, je sais que cet état de choses est en train d'être corrigé par la création de centres de formation supplémentaires. Cependant, et toujours sur la foi de cet article, jusqu'à ce que ces centres aient été construits et mis en service, il est dit que les compagnies de navigation empruntant les Grands Lacs et faisant du commerce intérieur ont suppléé à ce manque de formation formelle par une formation sur le tas. En conséquence, les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada stipulant une formation formelle en vue de l'exercice de fonctions d'urgence en mer et destinée au personnel agréé a dû faire l'objet de plusieurs dérogations.

A cet égard, monsieur le président, et avant de poser mes questions, j'aimerais me référer à l'enquête faite sur l'incendie qui a éclaté l'an dernier à bord du navire des Grands Lacs, le *Cartiercliffe Hall*, enquête présidée par le juge Kenneth C. Mackay. L'enquête a fait plusieurs recommandations, notamment celle portant le n° 9 qui se lit comme suit:

Que des cours de formation en vue de l'exercice de fonctions d'urgence en mer soient donnés sous l'égide de la Garde côtière, que les hommes de mer, officiers et matelots, soient dans l'obligation de les suivre, que ces cours soient financés par les compagnies de navigation et par les syndicats intéressés et que, en outre, les syndicats soient invités instamment à mettre sur pied un cours de formation de base destiné au personnel sans brevet, et ce afin de mettre fin à la pratique d'engager un personnel inexpérimenté à bord des navires.

Ce à quoi la Garde côtière a répondu en se disant d'accord sur le principe, ajoutant qu'elle a déjà pris les devants concernant l'aménagement un peu partout au Canada d'installations visant cette formation. Par exemple, à l'égard de la région des Grands Lacs, une installation ouvrira ses portes à Port Colborne cette année et une autre à Québec l'an prochain. Un

[Texte]

permitting the loan of training equipment to provincial schools and colleges has been under way for some time.

Finally, Mr. Chairman, they went on to say:

Provinces have the prime responsibility for training and education but Coast Guard involvement is to specify such matters as examination syllabi, approved course content; and at present that completion . . .

And this is the point I begin with.

—of MED is a prerequisite to the issue of certificates of competency for officers.

My first questions then to Mr. Sinclair: Is that *Globe and Mail* story accurate? Is it a fact that Canadian seamen have obtained officer rank without the necessary marine emergency training? Is it a fact that the requirements of the Canada Shipping Act have been waived? Are the coast guard comments to the Mackay inquiry therefore inaccurate when they say that completion of MED is a prerequisite to the issue of certificates of competency for officers, or are there officers who do not have these certificates and are in charge of vessels on the Great Lakes and in the coastal trade? As well, if the story is accurate, will on-the-job training continue to be the only remedial action taken until the new training centres become operational, and will the new training centres in Port Colborne and Quebec be sufficient to meet the demands for such facilities?

• 1100

Finally, Mr. Chairman, so far I have only referred to officers; may I also ask about the crews. What kind of emergency training do they receive? The press release from the ministry stated:

In his report Justice Mackay said also that the absence of effective crew training was a critical factor in terms of minimizing loss of life.

That, Mr. Chairman, is my first subject in the time allowed to me.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I will make some brief initial comments and then ask the deputy commissioner of the coast guard to respond in a little more detail.

The facts in the press release, Mr. Penner, are accurate. The coast guard has had plans under way for some significant time to increase the amount of training they will provide to address this rather significant problem.

You brought up the question of crew training. I would like to point out that in September a new school was opened at Morrisburg, Ontario under the auspices of the Seamen's International Union and with the support of the Canadian lake

[Traduction]

important programme visant le détachement de matériel didactique aux écoles et aux universités provinciales a été lancé depuis quelque temps.

Enfin, monsieur le président, elle a terminé en disant:

C'est aux provinces qu'incombe en tout premier lieu la responsabilité de la formation et de l'enseignement, le rôle de la Garde côtière étant celui de préciser certaines questions telles que le programme des examens, le contenu des cours; et à présent qu'une formation,

et c'est à cela que je veux en venir,

qu'une formation en vue de l'exercice de fonctions d'urgence en mer doit précéder toute promotion au rang d'officier.

Je pose donc à M. Sinclair les questions suivantes: L'article du *Globe and Mail* a-t-il un fondement de vérité? Est-il vrai que des matelots canadiens ont été promus au rang d'officiers sans avoir été formés à l'exercice de fonctions d'urgence en mer? Est-il vrai que des matelots canadiens ont été promus au rang d'officiers sans avoir été formés à l'exercice de fonctions d'urgence en mer? Est-il vrai qu'il y a eu des dérogations à la loi sur la marine marchande du Canada? Les commentaires de la garde côtière sur l'enquête Mackay selon lesquels les officiers doivent avoir suivi les cours portant sur les fonctions d'urgence en mer pour obtenir le certificat d'aptitude sont-ils, de ce fait inexact? Y a-t-il des officiers non habilités qui commandent des navires des Grands-Lacs et des navires de commerce intérieur? Et, si l'histoire est vraie, la formation sur le tas continuera-t-elle à être la seule mesure corrective qui sera prise en attendant que les nouveaux centres de formation deviennent opérationnels? Les nouveaux centres de formation de Port Colborne et du Québec seront-ils suffisants pour répondre aux besoins dans ce domaine?

Enfin, monsieur le président, n'ayant jusqu'à présent parlé que des officiers, j'aimerais en venir à l'équipage. Quel type d'instruction sur les opérations d'urgence reçoit-il? Le communiqué de presse publié par le Ministère indique que

dans son rapport, le juge Mackay déclarait que l'absence de formation effective de l'équipage constituait un facteur critique dans la réduction au minimum des pertes de vies.

Il s'agit là, monsieur le président, du premier point que je voulais soulever au cours du temps qui m'est imparti.

M. Sinclair: Monsieur le président, je commencerai par faire quelques commentaires et je demanderai ensuite au sous-commissaire de la garde côtière d'apporter plus de précisions.

Monsieur Penner, les faits mentionnés dans le communiqué de presse sont exacts. La Garde côtière a, depuis un bon bout de temps, mis sur pied des programmes dans le but d'élargir la formation qu'elle dispense pour corriger ce problème assez important.

Vous avez soulevé la question de la formation de l'équipage. J'aimerais faire remarquer qu'en septembre dernier une nouvelle école s'est ouverte sous les auspices du syndicat international des gens de la mer et avec le concours des Opérateurs

[Text]

operators for the training of crewmen in all aspects of seaman-ship, but with a particular emphasis on marine emergency training.

Mr. Quail, could you comment in a little more detail on the points raised by Mr. Penner?

The Chairman: Mr. Quail, I thought we were never going to get to you.

Mr. Ranald Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Penner, I am not sure I have all your questions but I will go through them. Yes, we do have a situation where we do grant exemptions. These exemptions are granted upon application to ship safety people within the coast guard. These exemptions are considered by the ship safety officers and granted on the basis of equivalency. Of course, we also take into consideration the economic factor, especially on some of the smaller ships, that people who have not sat for all of the exams but are still considered qualified on the basis of equivalency for a limited number of trips would be granted an exemption to sail with that vessel.

The question dealing with the report that we issued and our comments to Justice MacKay's recommendations are quite factual. The answer to that is yes.

With respect to training, we have had established for approximately four years in Canada, what we call a national advisory council on marine training. On this committee we have representatives of industry, representatives of union, and obviously representatives of coast guard and government; also Manpower dealing with retraining. There has been a program developed across the country to the tune of \$10 million which is presently being installed. That is the reference to Port Colborne; it is also the reference to facilities in Quebec.

We have also participated in the provinces and have signed agreements with the provinces in this field not only with respect to marine emergency duty but general training for upgrading of certificates; that is, with Newfoundland, the three maritime provinces, Quebec, Ontario and B.C. We have an extensive program of loan of equipment, of providing equipment and the maintaining of equipment, all to the tune of \$10 million over about a five-year period. At the present time At the present time this group, the national advisory council on marine training, is reviewing the work that has been done to date, with a view to seeing how we should proceed into the future and what else is required.

• 1105

With respect to Justice Mackay's report, we have had meetings with the unions, we have had meetings with the users, all with the view, as pointed out in the press release, that we would deal with each and every recommendation. Some of them are being dealt with very quickly, some of them are taking a little bit longer. There have been surveys carried out on Great Lakes fleet during this year and a survey of an additional 50 vessels is to be undertaken over the winter and

[Translation]

des Lacs canadiens en vue de la formation des membres d'équipage sur toutes les manœuvres en mer et particulièrement les fonctions d'urgence.

Monsieur Quail, pourriez-vous apporter quelques précisions sur les points soulevés par M. Penner?

Le président: Monsieur Quail, vous avez enfin la parole.

M. Ranald Quail (sous-commissaire, Garde côtière canadienne, Transports Canada): Merci, monsieur le président.

M. Penner, je ne suis pas sûr d'être en mesure de répondre à toutes vos questions mais je vais néanmoins les passer toutes en revue. Oui, il arrive que nous accordions des exemptions. Celles-ci sont octroyées après qu'une demande en ce sens ait été adressée au personnel de sécurité des navires de la Garde côtière. Les officiers de sécurité des navires étudient les demandes et accordent les exemptions sur la base d'un critère d'équivalence. Bien sûr, et c'est notamment le cas sur un petit navire, une exemption, valable pour un nombre limité de voyages sur ce navire, peut être accordée aux personnes qui n'ont pas passé tous les examens mais qui sont quand même qualifiés en fonction du critère d'équivalence.

Aux questions concernant le rapport que nous avons publié et nos commentaires sur les recommandations du juge Mackay, notre réponse fut oui.

En ce qui concerne la formation, nous avons établi il y a environ quatre ans au Canada ce qu'on appelle un conseil consultatif national sur la formation maritime. Ce comité est constitué de représentants de l'industrie, du syndicat et, bien sûr, de représentants de la garde côtière et du gouvernement; des représentants du ministère de la main-d'œuvre s'occupent du recyclage. Un programme de 10 millions de dollars a été mis au point à l'échelle du pays et est mis en œuvre actuellement. Voilà pour Port Colborne et également pour les centres du Québec.

Nous sommes également intervenu au niveau des provinces avec lesquelles nous avons signé des accords non seulement en ce qui concerne les fonctions d'urgence en mer mais aussi en ce qui touche la formation générale pour la valorisation des certificats. Ces provinces sont Terre-Neuve, les trois provinces maritimes, le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique. Nous avons un vaste programme quinquennal de 10 millions de dollars portant sur le prêt, la fourniture et l'entretien de matériel. Actuellement, le conseil consultatif national sur la formation maritime examine les travaux qui ont été faits jusqu'à présent dans le but d'établir une ligne de conduite pour l'avenir et de déterminer les autres besoins.

En ce qui concerne le rapport du juge Mackay, nous avons eu des réunions avec les syndicats et avec les utilisateurs afin de faire ressortir dans le communiqué de presse notre intention de tenir compte de chacune des recommandations. Certaines d'entre elles sont traitées très rapidement, d'autres nécessitent un peu plus de temps. Des enquêtes ont été menées sur la flotte des grands lacs cette année, et une autre enquête sur 50 navires supplémentaires doit être entreprise au cours de l'hiver

[Texte]

into next season, all with the view to seeing if we can put into place, in a collective fashion with the unions and with the owners and ourselves, regulations, guidelines to improve the safety on board vessels.

As for your specific question on whether or not the MED facilities when completed in Ontario and Quebec will totally meet all of the requirements across the country, this is a part of what the national advisory council on marine training is looking at. There are certain views held that we will still have shortfalls across the country and this is in fact true. As Mr. Sinclair has pointed out, there is now a new crew training facility put together by the siu at Morrisburg and we have also been discussing with them the possibility of participating with them in putting in perhaps some fashion of MED facility at that location. At this time that is under consideration.

Mr. Penner: Just one point of clarification here. Are there ship's officers who have certificates of competency but have not completed the MED, or are there ship's officers who have been promoted to that position without holding the certificate of competency?

Mr. Quail: Mr. Penner, the MED facility requirement is a relatively new requirement. Therefore, we do have officers who were appointed prior to this requirement's coming into place. I am sorry, I cannot tell you exactly when it came into place.

Mr. Penner: I wonder if I could have that information.

Mr. Quail: I could make it available to you. I could find out. But off the top of my head I cannot say.

Mr. Penner: I would also like to know whether, since the time that requirement has been in place, there have been promotions to the rank of ship's officer where the certificate of competency has not been acquired. In other words, the requirement has not been met. Could I have that information when it is available?

Mr. Quail: I can certainly look into that, Mr. Penner. It may take some time though. We are going to look at all the appointments for officers.

Mr. Penner: I am patient.

Mr. Quail: Okay.

Mr. Penner: Do I have time to raise a second subject, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, you have four or five minutes left.

Mr. Penner: I would like to turn secondly, if I may, to the subject of marine incidents. The table on page 16 of the main estimates supplement that is provided for committee members illustrates that the number of marine incidents by all boat types has more than doubled from 1975 to 1978. Furthermore, marine incidents involving pleasure craft have increased most dramatically. I notice also that relative to other years the estimates contain a sizeable increase in expenditures for aid to navigation.

[Traduction]

et du printemps prochains. Toutes ces enquêtes ont pour objet d'examiner la possibilité d'établir collectivement avec les syndicats, les propriétaires et la garde côtière, des règlements et des directives permettant d'accroître la sécurité à bord des navires.

J'en arrive à votre question de savoir si les centres où vont être dispensés des cours sur les fonctions d'urgence en mer pourront, lorsqu'ils seront terminés en Ontario et au Québec, répondre à tous les besoins en ce domaine à l'échelle nationale. Il s'agit là d'un point dont s'occupe le conseil consultatif national sur la formation maritime. Selon certains points de vue, il existe toujours des lacunes et c'est un fait. Comme le faisait remarquer M. Sinclair, le syndicat international des gens de mer a établi, à Morrisburg, un nouveau centre de formation de l'équipage et nous avons envisagé avec le syndicat la possibilité d'installer une sorte de centre de formation sur les fonctions d'urgence en mer à cet endroit. Pour le moment, la question est à l'étude.

M. Penner: J'aimerais avoir une précision à ce sujet. Y a-t-il des officiers de marine qui ont le certificat d'aptitude mais qui n'ont pas terminé les cours de formation sur les fonctions d'urgence en mer ou y a-t-il des officiers de marine qui ont accédé à leur poste sans détenir le certificat d'aptitude?

M. Quail: M. Penner, la nécessité de suivre des cours de formation de ce type est relativement récente. C'est pourquoi certains officiers ont été nommés avant son instauration. Je ne suis malheureusement pas en mesure de vous donner la date de cette instauration.

M. Penner: Serait-il possible d'obtenir ce renseignement?

M. Quail: Je pourrais le trouver et le mettre à votre disposition. Mais, ainsi à brûle-pourpoint, je ne puis vous le donner.

M. Penner: J'aimerais aussi savoir si, depuis qu'il est nécessaire de suivre ces cours de formation, il y a eu des promotions au rang d'officier de marine sans que la personne promue ne détienne de certificat d'aptitude. Autrement dit, existe-t-il des cas de dérogation? Pourrais-je obtenir ce renseignement quand il sera disponible?

M. Quail: Je peux sûrement faire le nécessaire, M. Penner. Cela peut toutefois prendre du temps. Nous allons examiner toutes les promotions d'officiers.

M. Penner: Je suis patient.

M. Quail: D'accord.

M. Penner: Ai-je le temps de soulever un autre point, Monsieur le président?

Le président: Oui, il vous reste quatre ou cinq minutes.

M. Penner: J'aimerais passer à la question des incidents maritimes. D'après le tableau de la page 16 du supplément au budget principal des dépenses qui a été distribué aux membres du comité, le nombre d'incidents maritimes occasionnés par tous les types de bateaux a plus que doublé de 1975 à 1978. De plus, le nombre d'incidents survenus avec des bateaux de plaisance a augmenté encore plus. J'ai également remarqué que, par rapport aux autres années, les dépenses consacrées aux aides à la navigation se sont fortement accrues.

[Text]

First, I wonder if Mr. Sinclair and his officials could indicate what percentage of the incidents involving pleasure craft can be attributed to the rapid growth in the pleasure craft population over the last five years, and what percentage can be attributed to insufficient navigational aids. Secondly, is it possible to know what percentage of the expenditure for navigational aids is for charting previously unmarked waters as opposed to the replacement of old or inadequate markers? Finally, Mr. Chairman, due to the increase in pleasure craft accidents each year, has there been any consideration given to making safe boating courses mandatory for the operators of this type of craft?

• 1110

When those questions have been answered, I have one brief specific question along the same line, if I may, Mr. Chairman. to complete.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not know whether we could supply the answer to Mr. Penner's first question as to what percentage of the increase in search and rescue incidents is due to growth in the pleasure boat industry, and what percentage is due to lack of adequate navigational aids. We could perhaps research files but it would be a very difficult question to answer. I could hazard a guess if you want an offhand opinion.

Mr. Penner: I know it is difficult to be statistically precise. I was really looking more for an estimate, Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: We would attribute by far the highest percentage of the increase in incidents to the very rapid growth in pleasure boat ownership in this country. The growth in pleasure boats in the last decade has been on a line that is almost perpendicular. So I would say by far the largest percentage of the increase in incidents is due to the growth in number of pleasure boats owned.

While we have some very large expenditures and have a very large program in navigational aids, I think you recognize that a great percentage of that expenditure is involved in the placing of aids at the beginning of a season, the removal of them at the end of the season, and the requirement for a continual checking on the accuracy of the aids in position during a navigational season, whether it is limited to open waters or whether it is in ice-free waters on a year-round basis. We have made it a policy to place aids only in charted waters and to review the aids in position to make sure we are not placing aids in what amounts to uncharted waters, which would perhaps give an unwarranted feeling of confidence to boaters. The very increase in the number of pleasure boaters gives us some concern as to waters they are travelling in, and the time of day at which they might be travelling. Some people regard night-time navigation as almost the equivalent of day-time navigation, and that is not necessarily the case.

[Translation]

Tout d'abord, je me demande si M. Sinclair et ses fonctionnaires peuvent m'indiquer quel pourcentage d'incidents survenus avec des bateaux de plaisance peut être attribué à l'augmentation rapide du nombre d'utilisateurs de ce type de bateaux au cours de ces cinq dernières années et quel pourcentage peut être attribué à l'insuffisance des aides à la navigation. Ensuite, est-il possible de connaître le pourcentage des dépenses au poste des aides à la navigation consacré à baliser des eaux pour la première fois et celui consacré au remplacement de balises usagées ou inadéquates? Enfin, monsieur le président, compte tenu du nombre accru d'accidents en bateaux de plaisance chaque année, est-ce qu'il a été envisagé de rendre obligatoires des cours de sécurité sur l'eau pour les propriétaires de ce type de bateau?

Quand j'aurai obtenu réponse à ces questions, j'aimerais rajouter une petite question très précise dans la même ligne de pensée, si vous le permettez, monsieur le président.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne sais pas si nous pouvons fournir de réponse à la première question de M. Penner qui voulait savoir dans quelle mesure, en pourcentage, la hausse du nombre d'accidents exigeant des opérations de sauvetage dépend simplement du plus grand nombre de bateaux vendus et dans quelle mesure elle dépend de l'insuffisance des aides à la navigation. Nous pourrions toujours fouiller nos dossiers, mais ça va être très dur de répondre à cette question. Mais je pourrais toujours vous donner mon idée, si ça vous intéresse.

M. Penner: Je sais qu'il est difficile de fournir des statistiques précises. Je voulais surtout que vous me fournissiez une estimation, M. Sinclair.

M. Sinclair: La plus grande part de l'augmentation du nombre d'accidents, et de loin, selon nous, provient de l'élargissement de ce marché en progression rapide dans le pays. Le nombre de bateaux vendus au cours des dix dernières années progresse presque de façon exponentielle. Je dirais donc que dans une très large mesure, l'augmentation du nombre d'accidents correspond au grand nombre de bateaux vendus.

Bien que nous ayons un budget de dépenses important et que nous ayons mis sur pied un important programme d'aides à la navigation, vous reconnaîtrez sans peine, je crois, qu'une grande partie des dépenses est consacrée à la mise en place des aides à la navigation au début de la saison, et de leur enlèvement à la fin de celle-ci. Il faut en outre vérifier continuellement leur précision tout au cours de la saison, que ce soit en eaux libres ou dans les eaux qui ne gèlent jamais. Nous avons adopté comme ligne de conduite de ne baliser que les eaux connues et de vérifier les aides en place, de façon à ne pas placer d'aides dans des eaux mal connues, pour éviter que des plaisanciers ne se sentent faussement en sécurité. L'accroissement même du nombre de plaisanciers soulève quelques inquiétudes quant au choix des eaux qu'ils vont fréquenter et des heures de navigation qu'ils vont adopter. Certains considèrent que la navigation de nuit est semblable à la navigation de jour, ce qui n'est pas nécessairement le cas.

[Texte]

With respect to safe boating practices, we have established over the last few years a search and rescue auxiliary in all regions of the country, and we have well over 500 members in these auxiliaries. Their responsibilities include the promotion of safe boating practices in their local areas. In addition, we sponsor, throughout the summer seasons particularly, when we augment our staff with summer students, demonstrations and various other preventative measures that we hope will have some positive effect in reducing incidents. With the very large areas in this country and the rapid increase in this population, it is very difficult for us to get to everybody. I do not believe at this time we have ever actively contemplated the institution of any mandatory regulations or courses for safe boating practices. I would prefer to try to address it on a voluntary basis through local power squadrons, the search and rescue auxiliary, and our own resources wherever we can make them available.

• 1115

The Chairman: Your final question, Mr. Penner.

Mr. Penner: Just a very brief specific question on that topic. With all due deference to you, Mr. Chairman, I would like to know whether funds are available in the estimates or anywhere at all, maybe under some general heading, to install the required navigational aids in the Miramichi River channel. I understand that tenders have finally been called for dredging and there is some interest to know whether the navigational aids will soon be put in.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I can assure the member that proper funding for the aids required for the Miramichi channel will be provided.

The Chairman: Thank you, Mr. Penner, Mr. Sinclair. The Chairman is happy to have that on the record.

Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I have two subjects I want to pursue this morning. One is a follow-up on the manpower situation within the marine transport division of Transport Canada. It is very difficult to break down your employees, I know, but do you hire, for example, welders and this sort of thing within your manpower requirements? If so, do you hire only journeymen or do you have apprenticeship programs for bringing on young people and training them for the requirements of the marine division?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we do not engage in a lot of construction activity. Consequently, I do not believe we have, and Mr. Quail may correct me, a manpower welding force, although I am sure throughout our organization in various places we do have the odd welder here and there, because we do some self-maintenance on vessels and we do some repairs on our own on some of the navigational aids and buoys that we take out from time to time. So yes, I am sure we have some welders in our organization but I am not aware that we have any large force of welders within our organization.

Mr. McDermid: Please do not narrow it just to welders. I am talking about skilled trades generally, that are required by

[Traduction]

Quant à la sécurité de la navigation de plaisance, nous avons créé au cours des dernières années des équipes auxiliaires de sauvetage dans toutes les régions du pays, nous avons plus de 500 de ces auxiliaires qui ont pour tâche, entre autres, de promouvoir la sécurité sur l'eau. En outre, nous organisons particulièrement au cours de l'été, quand nous adjoignons des étudiants à nos équipes, nous organisons, dis-je, des démonstrations et adoptons diverses autres mesures préventives qui devraient aider à réduire le nombre d'accidents. Étant donné l'immensité même de notre pays et la croissance rapide de la population, il est très difficile de rejoindre tout le monde. Je ne pense que l'on ait jamais songé sérieusement à créer des cours obligatoires sur la sécurité de la navigation de plaisance. À mon avis, il serait préférable d'y aller sur une base volontaire et d'offrir ces cours par l'entremise des «C.P.S.» locaux (Canadien Powers Squadrons), des corps auxiliaires de recherche et sauvetage et, lorsque cela est possible, par la voie de nos propres services.

Le président: Votre dernière question, monsieur Penner.

M. Penner: J'ai juste une toute petite question bien précise à ce sujet. Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, j'aimerais savoir s'il existe dans les prévisions budgétaires ou ailleurs, sous un poste général peut-être, des fonds destinés au balisage du chenal de la rivière Miramichi. D'après mes informations, un appel d'offres a finalement été lancé en vue du dragage de ce chenal, et il me semble qu'il serait bon de savoir si les aides à la navigation seront mises en place sous peu.

M. Sinclair: M. le président, permettez-moi de rassurer M. Penner quant à l'existence de fonds suffisants pour la mise en place des aides dont il s'enquiert.

Le président: Merci MM. Penner et Sinclair. J'aimerais que la réponse de M. Sinclair soit bien notée dans le procès-verbal.

M. McDermid?

M. McDermid: Merci, M. le président. J'aimerais soulever deux questions ce matin. La première intéresse les effectifs de la division du transport maritime de Transports Canada. Je sais qu'il est très difficile de préciser la composition de ces effectifs, mais j'aimerais savoir si cette division embauche du personnel qualifié, des soudeurs par exemple. Si oui, embauche-t-on seulement des hommes de métier ou donne-t-on la chance aux apprentis, quitte à les former en cours d'emploi selon les exigences de la division?

M. Sinclair: M. le président, notre division ne s'occupe pas beaucoup de construction de sorte que je ne pense pas que nous comptions à moins que M. Quail me corrige—une section de soudeurs dans notre organisation. Remarquez que l'on trouvera certainement un soudeur ici et là parmi notre personnel étant donné que nous assurons nous-mêmes dans une certaine mesure l'entretien de nos navires et la réparation des aides à la navigation, bouées et autres. Oui, je pense bien que notre division compte un certain nombre de soudeurs, mais non un groupe important de soudeurs, à moins que je ne me trompe.

M. McDermid: S'il vous plaît, ne ramenez pas ma question au cas des soudeurs. Je m'intéresse à tous les corps de métier

[Text]

your division. The point I am trying to make is this: First of all, do you require skilled trades? Secondly, if you do, do you train them yourself or do you hire them as qualified individuals who are fully trained before they come to your staff? That is what I am after.

Mr. Sinclair: If you are talking about building tradesmen, construction tradesmen, we would, I believe, hire them as qualified tradesmen. With respect to people who might do maintenance-type work on board ship and who would be of an engineering category, we train our own through the coast guard college where there is a provision for the training of both nautical officers and engineering officers. That is the prime source for recruitment into those officer positions within the coast guard fleet.

Mr. McDermid: Do you have any idea of the number of skilled tradesmen you might hire? Do you have any idea what that might be in a year? How many do you have on staff, which I guess is a better way of putting it. I know we are going to get into crews on boats and that kind of thing, and how do you define them? That is not really what I was thinking about.

Mr. Sinclair: I would hate to give an answer that would in any way offend many of our employees whom we do consider as highly skilled. We have many different occupations throughout the organization which involve many different skills in many lines of business that we are in, so I would have to say yes, we have a great number of skilled people. Some of them come to us with basic skills, and then by means of on-the-job training and what not we develop them in areas of our business that require additional development.

• 1120

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

I am going to change the subject completely now and get on to the Toronto Harbour Commission. I notice that as of year end December 31, 1979 they lost in operations a little over \$3 million and gained some of it back by selling some land. I guess that was excess land. March 31, 1980 has come and gone. Is their performance any better? Have you had a report yet?

Mr. Sinclair: Their performance or their financial results are not any better at the end of March, 1980 than they were at the end of March, 1979.

Mr. McDermid: Do you have a list of who sits on that commission?

Mr. Sinclair: I can provide that to you. It has just changed very recently but I can provide the names to you.

Mr. McDermid: I would appreciate that, and also the terms of their appointments.

What is the problem at the Toronto Harbour Commission? Have you looked into this? Have you found out what their key problem is? Is anything being done about it?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the nature of the problem of the Toronto Harbour Commission goes back several years. We

[Translation]

dont votre division peut avoir besoin. En fait, je veux savoir si votre division fait appel à des corps de métier donné et, dans l'affirmative, si vous embauchez du personnel qualifié dont vous n'aurez pas à assurer la formation. Voilà.

M. Sinclair: Si vous parlez des corps de métiers de la construction, alors la réponse est oui. Pour ce qui concerne le personnel technique affecté à l'entretien des navires, je dois dire que nous en assurons la formation nous-mêmes au Collège de la Garde côtière canadienne. En effet, ce Collège forme à la fois des officiers de navigation et des officiers d'exploitation et constitue la principale source de recrutement de la Garde côtière pour les postes dont nous parlons.

M. McDermid: Connaissez-vous le nombre approximatif d'hommes de métier embauchés, disons, sur une période d'un an? Plus précisément, combien d'ouvriers qualifiés comptez-vous parmi votre personnel? Maintenant, je présume que cela va nous amener à parler des équipages, de leur composition, mais ce n'est pas réellement l'objet de ma question.

M. Sinclair: Je préférerais ne pas donner une réponse qui pourrait offenser bon nombre de nos employés que nous considérons être des gens hautement qualifiés. Les professions représentées au sein de notre organisation sont nombreuses et variées et notre activité nécessite un très grand nombre de compétences de sorte que, oui, je dirais que nous comptons un nombre important de personnes qualifiées. Certaines nous arrivent avec une formation de base que nous développons par une formation sur le tas ou autrement afin qu'elles puissent satisfaire aux exigences de l'emploi.

M. McDermid: Merci, monsieur. le président.

Je vais passer maintenant à un sujet totalement différent, celui de la Commission du port de Toronto. Je remarque qu'au 31 décembre 1979, le port de Toronto accusait une perte d'exploitation d'un peu plus de 3 millions de dollars et que les autorités portuaires ont réduit cette perte en vendant une partie du territoire portuaire. Je crois qu'il s'agissait de terrains excédentaires. Le 31 mars 1980 est passé depuis belle lurette maintenant. Peut-on savoir si la situation financière du port s'est améliorée. Le rapport financier est-il sorti?

M. Sinclair: La situation financière du port de Toronto n'était pas meilleure fin mars 1980 qu'à la fin mars 1979.

M. McDermid: Avez-vous la liste des membres de cette Commission?

M. Sinclair: Je peux vous fournir cette liste même si la composition de cette commission a changé tout récemment.

M. McDermid: Merci, pourriez-vous aussi me fournir les modalités de leur nomination?

Quel est le problème à la Commission du port de Toronto? Avez-vous étudié le cas? Connaissez-vous le principal problème qui les accable? Est-ce qu'on tente de remédier à la chose?

M. Sinclair: Monsieur le président, le problème du port de Toronto date de plusieurs années. La Commission, dont c'est le

[Texte]

are engaging in a policy of developing and creating land sites for industrial development purposes, which is within their mandate. They incurred some substantial debts at that time in developing some of these properties and then a decision was taken by the commission that they should not longer pursue a policy of selling industrial land sites created or existing within the limits of the Toronto Harbour Commission.

The Toronto Harbour Commission is perhaps unique, in that as a five-man commission, three members are appointed by the City of Toronto, one is appointed upon the recommendation of the board of trade, the fifth one is a federal nominee on that harbour commission. So it is the City of Toronto that in fact has the controlling membership on that particular commission. Recently that decision not to sell land was reversed by the Toronto Harbour Commission and they are now in fact following a policy which they pursued some years ago. Nevertheless, it has left them with a rather substantial debt picture which they can really only extract themselves from by the sale of land sites, of which they have a very substantial inventory.

Mr. McDermid: So what you are telling me is that when they got into the real estate business they were making money; as soon as they got out of the real estate business they started incurring these losses; and now they are getting into the real estate business again to make money. Is that what you are telling me?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is perhaps an oversimplification.

Mr. McDermid: I am a very simple person, sir, so I have to have it simplified.

Mr. Sinclair: Part of their original mandate when they were established was to act as an industrial development agency for the City of Toronto, and they pursued that role.

Mr. McDermid: On their land, you are talking about.

Mr. Sinclair: On land that they own or that is within their control or jurisdiction.

• 1125

Mr. McDermid: Or that they developed.

Mr. Sinclair: That is right. They incurred certain debts in the pursuit of that and the policy was stopped for a period of time. The debts remained. The policy is now being reinstated and the debts remain, except at a rather higher level.

Mr. McDermid: They got out of it because they were losing money, they are still losing money, and now they are getting back into it again?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, no, sir. When they were in it previously, I think the record will show they were successful.

Mr. McDermid: They did well. I have not met too many people in Toronto in the real estate business who have not done fairly well.

[Traduction]

mandat, s'efforce à mettre en œuvre un programme de mise en valeur du territoire portuaire et d'aménagement de sites industriels. La Commission a fait des emprunts massifs pour financer ce programme, mais depuis, il a été décidé de ne plus vendre de sites industriels ménagés ou existant sur le territoire régi par cette commission.

La Commission du port de Toronto représente un cas unique par le fait que trois de ses cinq membres sont nommés par la ville de Toronto même. Le quatrième est proposé par la Chambre de Commerce tandis que le cinquième est nommé par le gouvernement fédéral. Ainsi, c'est la ville de Toronto qui a la main haute sur cette commission qui, dernièrement, a décidé de revenir sur sa décision antérieure et de reprendre la vente des terrains comme cela avait été décidé au tout début. Néanmoins, l'endettement de la Commission demeure substantielle et la seule façon que celle-ci peut rétablir sa situation financière, c'est justement par la vente de terrains dont elle a un stock considérable de toute façon.

M. McDermid: Si je comprend bien, vous me dites que la Commission présentait un bilan financier positif à l'époque où elle vendait les terrains, qu'elle a commencé à subir des pertes le jour où elle a abandonné ce champ d'action et que, maintenant, elle revient sur le marché financier pour rétablir sa situation.

M. Sinclair: M. le président, cette présentation des choses est peut-être trop simpliste . . .

M. McDermid: Je suis une personne simple, monsieur, et j'ai besoin qu'on simplifie les choses.

M. Sinclair: A l'origine, cette Commission avait aussi pour mandat d'agir à titre d'agent de développement industriel pour le compte de la ville de Toronto et c'est ce mandat qu'elle a voulu respecter.

M. McDermid: Sur son propre territoire, n'est-ce-pas?

M. Sinclair: Sur son propre territoire et dans les zones qui relèvent de son autorité ou de sa compétence.

M. McDermid: Ou qu'ils ont aménagés.

M. Sinclair: C'est exact. Ils ont contracté certaines dettes à cette fin et ce programme a été interrompu pour un certain temps. Les dettes ont subsisté. On est en train de rétablir le programme et les dettes sont toujours là, mais à un niveau passablement plus élevé.

M. McDermid: Ils ont laissé tomber le programme parce qu'ils perdaient de l'argent, ils en perdent encore, mais maintenant, ils veulent le remettre sur pied?

M. Sinclair: Non, monsieur le président. Je pense que les dossiers vont prouver que, lorsque le programme était en vigueur, ils ont eu de bons résultats.

M. McDermid: Ils ont bien fait. Je n'ai pas rencontré beaucoup de gens qui n'ont pas assez bien réussi dans l'immobilier et le foncier à Toronto.

[Text]

When you say they are getting into the real estate end of things again, obviously they started back in 1978-1979, year ending December 31, 1979, because I see they sold a parcel of land for close to \$400,000. So they had started back into it again at that period. Another year has come and gone, and you say they still have the same debts. Were they in real estate last year? Did they develop some land and sell it last year?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe they made some land sales last year, but they were not large in nature.

Mr. McDermid: Have they got much land left to develop and sell as industrial land?

M. Sinclair: Mr. Chairman, yes, they have a very large inventory. As far as land sites are concerned, they have a very substantive inventory.

Mr. McDermid: Does Harbourfront come under their jurisdiction? Are the lands they are talking about developing there now under their jurisdiction?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, no, it is not.

Mr. McDermid: It is not. That is outside completely.

We have just been dealing with real estate. Why have they been incurring all these losses? What is the problem with the ports? All the other ports, even the great port of Oshawa, are making money. What is the problem with the City of Toronto?

Mr. Sinclair: Virtually all of the loss shown for the port of Toronto relates to interest on this real estate debt obligation that is outstanding. They are in a position of just about breaking even on their true port operations, although they have been facing a steady decline in traffic volumes through the port of Toronto throughout the decade of the 1970s, beginning with the termination of coal shipments into Toronto around 1970 and then a general decline in container and general cargo movement through the port of Toronto as ocean ships became larger and were not capable of going up the seaway because of the draught limitations or because of the general economics in shipping in that more and more shipowners who dealt in general cargo or containerized cargo were interested in discharging at Halifax or Montreal or Quebec City.

Mr. McDermid: I dealt with staff of the Toronto Harbour Commission when I worked at Ontario Place. They did a great job for us when we sustained a great deal of damage three years ago in a very, very bad storm. But might I suggest, with great respect, that a good, long, hard look be taken at the operations of the Toronto Harbour Commission. It is probably one of the most exclusive clubs in Toronto.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you wish to respond to that, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I know from personal discussions with senior officials at the Toronto Harbour Commission that they are acutely aware of their present situation, but I would also point out that the commission is essentially con-

[Translation]

Vous dites qu'ils retournent au foncier, mais il est évident qu'ils l'ont déjà fait en 1978-1979, année qui a pris fin le 31 décembre 1979, parce que je vois qu'ils ont vendu un terrain pour près de \$400,000. Ils ont donc repris le foncier à ce moment. Une autre année s'est écoulée et vous dites qu'ils ont toujours les mêmes dettes. Ont-ils fait du foncier l'année passée? Ont-ils aménagé et vendu des terrains, l'année passée?

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois qu'ils ont vendu quelques terrains l'année passée, mais ces transactions n'étaient pas très importantes.

M. McDermid: Leur reste-t-il beaucoup de terrains à aménager et à vendre, des terrains destinés à l'industrie?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président, ils ont un très grand choix. Du côté des terrains, ils ont un choix très important.

M. McDermid: Est-ce que le front du lac relève de leur juridiction? Les terrains qu'ils disent vouloir aménager sont-ils maintenant sous leur juridiction?

M. Sinclair: Non, monsieur le président, ils ne le sont pas.

M. McDermid: Ils ne le sont pas. Mais nous sommes complètement en dehors du sujet.

Nous discutons de biens fonciers. Pourquoi ont-ils subi toutes ces pertes? Qu'est-ce qui se passe dans les ports? Tous les autres ports, même le grand port d'Oshawa, font de l'argent. Qu'est-ce qui se passe à Toronto?

M. Sinclair: Presque toutes les pertes subies par le port de Toronto sont liées à l'intérêt de cette dette en biens fonciers qui est en souffrance. Ils sont sur le point d'atteindre le seuil de rentabilité au niveau de l'exploitation même du port, bien qu'ils aient fait face à une diminution constante des volumes de trafic dans le port de Toronto, au cours de la dernière décennie, à commencer par l'arrêt des expéditions de charbon à Toronto vers 1970, suivi d'une baisse générale dans le transit des marchandises générales et en conteneur par le port de Toronto, parce que les navires de haute mer étaient plus gros et qu'ils ne pouvaient plus remonter la voie maritime à cause des limites de tirant d'eau, ou parce que la situation économique générale dans l'expédition maritime des marchandises portait de plus en plus d'armateurs en transport des marchandises générales ou conteneurisées à les décharger à Halifax, Montréal ou Québec.

M. McDermid: J'ai eu affaire au personnel de la Commission du port de Toronto, lorsque je travaillais à Ontario Place. Ils nous ont beaucoup aidé quand nous avons subi de nombreux dommages au cours d'une très, très grosse tempête, il y a trois ans. Mais puis-je respectueusement vous proposer de passer à un bon examen, complet et sévère des activités de la Commission du port de Toronto? C'est probablement l'un des clubs les plus fermés de Toronto.

Merci, monsieur le président.

Le président: Souhaitez-vous répondre à ça, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Monsieur le président, je sais, à la suite de conversations privées avec des cadres de la Commission du port de Toronto, qu'ils sont très conscients de leur situation actuelle; j'aimerais également souligner que la Commission est

[Texte]

trolled by the City of Toronto. The harbour commission has its own legislation, which gives it an entirely autonomous and independent position, and our abilities to respond to your request have some distinct limitations on them.

• 1130

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. M. Dion.

M. Dion (Portneuf): Merci, monsieur le président. Ma question s'adresserait à monsieur Franche. Ce n'est pas une longue question, donc je pense qu'elle ne nécessitera pas une longue réponse.

Il n'y a pas de port dans ma circonscription, par contre une partie de ma circonscription est située près de la ville de Québec, et on m'a fait part dernièrement qu'il y aurait des mises à pied dans la section des agents de sécurité pour le port de Québec, et ce, pour la fin de décembre 1980. Premièrement, j'aimerais savoir si c'est à cause d'une question budgétaire. Et deuxièmement, j'aimerais avoir vos commentaires concernant la sécurité. On semble me dire que plusieurs de ces employés-là sont là depuis sept ou huit ans, et on se pose des questions à savoir si l'on veut négliger l'aspect sécuritaire, est-ce qu'on n'en a plus besoin, ou est-ce une question de budget? J'aimerais avoir vos commentaires là-dessus, monsieur Franche, s'il vous plaît.

M. Franche: Monsieur le président, au sujet de la question des agents de sécurité, il est exact que quatre employés ont été mis à pied, et ce sont les seuls quatre agents de sécurité que nous avons. Une entente a été conclue avec le syndicat des quatre employés il y a environ 10 jours et les deux parties sont d'accord que les besoins en sécurité n'étant plus requis, nous avons fait des arrangements avec le syndicat pour faciliter le départ.

Si je me rappelle bien, et là vous m'excuserez si je ne suis pas aussi précis que je le voudrais, je crois qu'il y en a deux qui étaient tout près de l'âge de la retraite. Les arrangements leur convenaient très bien. Une compensation de départ était de toute façon prévue dans la convention collective et elle a été améliorée un peu. Pour le troisième cela ne créait pas de problème, il avait plusieurs années de service. Je ne peux pas vous donner son nom, je ne le connais pas. Et le quatrième était plus jeune. Enfin, tous les quatre en sont venus à un accord avec leur syndicat. Il n'y a pas eu de problème. En fait la convention collective prenait fin le 31 décembre 1980.

Quant à la question de la sécurité dans le port de Québec, les besoins en sécurité ont été modifiés de façon appréciable, surtout avec le départ des conteneurs, le CP Ship pour Montréal, et à cause de la nature même des produits qui arrivent au port de Québec, soit du charbon, des minerais, des concentrés de blé, etc. Donc, cela ne nécessite pas les mêmes normes de sécurité. Nous conservons la force policière, soit une vingtaine, 25 ou 22 constables, qui font chacun leur quart. Il y a une surveillance pendant 24 heures pour prévenir les vols. Il ne faut pas mêler les deux: les agents de sécurité surveillaient simplement les barrières, etc., pour prévenir les vols et les infractions, cela est maintenant confié à la force policière.

[Traduction]

essentiellement contrôlée par la ville de Toronto. La commission du port a ses propres règlements qui la placent dans une position autonome et indépendante et qui imposent certaines limites distinctes à nos capacités à répondre à votre demande.

Le président: Je vous remercie, monsieur McDermid. Monsieur Dion.

Mr. Dion (Portneuf): Thank you, Mr. Chairman. My question would be addressed to Mr. Franche. It's not a long question, so I think it won't need a long reply.

There's no port in my riding, however, a part of my riding is near Quebec City. I was informed recently that there would be layoffs in the security officers' section for the Port of Quebec at the end of December 1980. First, I would like to know whether this is a question of budget. And second, I would like to have your comments on security. I seem to have been told that several of these employees have been there for seven or eight years, and people are wondering whether the security aspect is being neglected. Are they not needed any more, or is it a question of budget? I'd like to have your comments on that, Mr. Franche, please.

Mr. Franche: Mr. Chairman, on the question of the security officers, it is correct that four employees have been laid off, and they are the only four security officers we have. An agreement was reached with the four employee's union about ten days ago, and since the two sides agreed that there are no longer the same security requirements, we have made arrangements with the union to ease their departure.

If I remember correctly, I'm sure you'll excuse me if I'm not as accurate as I'd like to be, I think that two of them were nearing retirement. The arrangements suited them very well. A separation allowance was provided for, anyway, in the collective agreement and it was upped a bit. For the third one, there was no problem, he had several years service. I can't give you his name, I don't know it. And the fourth one was younger. Anyway, all four of them came to an agreement with their union. There has been no problem. In fact, the collective agreement was due to expire on December 31, 1980.

As for the question of security in the Port of Quebec, security requirements have been considerably modified, especially with the containers and CP Ships going off to Montreal, and because of the very nature of the products coming into the Port of Quebec: coal, minerals, wheat concentrates and so on. So, this does not require the same security standards. We are keeping the police force, around twenty, 25 or 22 constables, all on shifts. There is 24-hour surveillance against theft. The two things should not be confused: the security officers just guarded the gates against theft and crime, this is now the responsibility of the police force.

[Text]

Cela fait partie du programme du Conseil des ports nationaux depuis quatre, cinq ans, soit d'augmenter la productivité et de réduire nos dépenses pour atteindre, ce que l'on appelle, l'efficacité de notre personnel et atteindre certains de nos objectifs de rentabilité. C'est vrai que quatre employés ont été mis à pied. Tout a été réglé avec le syndicat il y a à peu près 10 jours, et la convention collective prend fin le 31 décembre 1980.

The Chairman: May I interrupt for just a moment, please. I want to point out to members of the committee that following Mr. Dion we have Mr. Bloomfield, Mr. Gass and Mr. McCain, so I would ask members, in view of the approach of noon hour, to keep their questions as short as possible and try to stay within seven or eight minutes so that everyone can get a crack at the cat.

Mr. Dion.

M. Dion (Portneuf): Vous semblez me dire que c'est réglé à la satisfaction du syndicat, mais est-ce réglé à la satisfaction des quatre employés, ou à la majorité des employés?

• 1135

M. Franche: Écoutez: il y a trois des employés qui ont signé.

M. Dion (Portneuf): Trois des quatre?

M. Franche: Oui.

M. Dion (Portneuf): Et qu'advient-il du quatrième? A-t-il une priorité pour d'autres emplois dans le port de Québec ou s'il tombe, comme j'appelle cela? sur le carreau?

M. Franche: S'il tombe sur le carreau?

M. Dion (Portneuf): Il tombe sur le carreau et vient voir son député.

M. Franche: Il a eu droit à un règlement monétaire.

M. Dion (Portneuf): Ma deuxième question concerne un article de journal qui a paru dans *Le Soleil* le 27 mai 1980 au sujet du port de Québec aussi, dans lequel le président de la Chambre de commerce réclame plus d'autonomie pour l'administration du port de Québec. Et on va jusqu'à suggérer la formation d'une corporation publique pour assurer la gestion du port de Québec. J'aimerais simplement avoir vos commentaires là-dessus. Est-ce que cela existe? On semble dire dans l'article que cela existe dans d'autres pays mais pas au Canada actuellement. Et on semble dire aussi que cela serait mieux administré. J'aimerais avoir vos commentaires là-dessus.

M. Franche: Écoutez, cela se rattache, je pense, aux commentaires faits par M. Sinclair tout à l'heure sur la politique portuaire. C'est un fait que dans plusieurs pays il y a des corporations publiques. Il y en a au Canada. C'est aussi un fait que le ministre des Transports a discuté d'une modification à apporter à la Loi sur le Conseil des ports nationaux pour avoir le genre de compagnie-mère avec les opérations dans chaque port.

Quant à la question d'efficacité, l'efficacité dépend évidemment des personnes en place, la bonne gestion dépend des personnes en place et le système s'adapte. On a eu des commentaires tout à l'heure sur Toronto Harbour Commission qui

[Translation]

This has been a part of the National Harbours Board program for four or five years now, to increase productivity and reduce expenditures, so as to maximize the effectiveness, as they say, of our staff and achieve some of our objectives on profitability. It's true that four employees have been laid off. It was all settled with the union about ten days ago and the collective agreement expires on December 31, 1980.

Le président: Puis-je vous interrompre un instant. Je voudrais faire remarquer aux membres du comité qu'après M. Dion, Nous avons MM. Bloomfield, Gass et McCain. Je voudrais donc prier les membres, étant donné qu'il est près de midi, de poser des questions aussi brièvement que possible et d'essayer de ne pas dépasser sept ou huit minutes de façon que chacun ait une chance de parler.

M. Dion

Mr. Dion (Portneuf): You seem to be saying that it's settled to the union's satisfaction, but is it settled to the satisfaction of the four employees or the majority of employees?

Mr. Franche: Listen: three of the employees signed.

Mr. Dion (Portneuf): Three of the four?

Mr. Franche: Yes.

Mr. Dion (Portneuf): What happened to the fourth employee? Was he given priority in appointment to other positions in the Port of Quebec or was he, as I would put it, left out in the cold?

Mr. Franche: Was he left out in the cold?

Mr. Dion (Portneuf): He was left out in the cold and came to see his MP.

Mr. Franche: He was entitled to a monetary settlement.

Mr. Dion (Portneuf): My second question relates to a newspaper article published in *Le Soleil* on May 27, 1980, concerning the Port of Quebec, in which the President of the Chamber of Commerce called for greater administrative autonomy for the Port of Quebec. It went so far as to suggest that a public corporation be created to manage the Port of Quebec. I would merely like to hear your comments on this. Is there such a thing? The article implied that such things exist in other countries but not in Canada at present. It also implied that the Port would be better managed in this way. I would like to hear your comments in this regard.

Mr. Franche: I would say that this relates to the comments just made by Mr. Sinclair on port policy. It is true that there are public corporations in many countries. There are some in Canada, as well. It is also true that the Minister of Transport has discussed a possible amendment to the National Harbours Board Act to have the type of parent corporation that has operations in each port.

As regards the question of efficiency, the degree of efficiency depends, quite clearly, on the people working; good management depends on the people working and the system adapts. We just heard comments on the Toronto Harbour

[Texte]

est très autonome, il a d'autres problèmes. Cela dépend donc en partie, je pense, des personnes en place et de la qualité de la gestion.

Chez nous au Conseil des ports nationaux, depuis cinq ans, on a essayé de décentraliser autant que possible, selon ce que notre loi nous permet, cet aspect-là, mais en décentralisant il faut augmenter aussi la compétence et la qualité de nos administrateurs et de nos employés. Cela fait partie de ce qui a été fait depuis quatre ou cinq ans; et beaucoup de décisions se prennent maintenant au niveau local, ce qui ne se faisait pas auparavant. Pas toutes les décisions, parce que notre loi ne nous le permet pas, mais c'est une des responsabilités du Conseil . . .

M. Dion (Portneuf): Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Dion. Mr. Gass.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman.

My questions primarily are related to the ferry system in Atlantic Canada. As you are aware, CN Marine operates the ferry system in Atlantic Canada and I understand a discussion paper has been circulated.

The Chairman: Mr. Gass, if I may interrupt, the ferry service does not come under the Marine Transport Program. It is under the Surface Program, sir.

Mr. Gass: Oh, even though CN Marine is the name of the company that operates it?

The Chairman: Right. I might point out to you that you will have ample opportunity in the future when we consider the report of CN Marine.

Mr. Gass: Okay then, Mr. Chairman. I will take up no more time and pass on to the next chap. Thank you.

The Chairman: Thank you. In view of the fact that Mr. Gass did not ask any questions I am going to go to Mr. McCain and then Mr. Bloomfield.

Mr. McCain: Mr. Chairman, not too long ago in the space of time in this House, the government introduced a bill for the establishment of a Canadian merchant marine. It apparently at that time was the wish of the government, if not the firm policy, to re-establish a Canadian merchant marine. The failure of that legislation and that proposed policy I think was based on certain considerations that were extended by other countries to merchant marine operations, such as the United States, or subsidies and so on. Has there been any progress in policy in regard to the establishment of a Canadian merchant marine and is there any consideration being given by the department to the recommendation for incentives that would encourage Canadian people to be in the steamship business with Canadian registry and manufacture?

M. Sinclair: Mr. Chairman, we has a rather lengthy discussion on this subject a little earlier this morning. There has not been, at least to my knowledge, any bill introduced into the House with respect to the creation of a merchant marine for Canada.

[Traduction]

Commission, which has a great deal of autonomy, and there are other problems. I think it depends, in part, on the people working and the quality of management.

In the past five years at the National Harbours Board we have tried to decentralize management as much as possible, as far as we are able under the Act. But along with decentralization, we have had to upgrade the skills and qualifications of our managers and employees. This is part of what has been done over the past four or five years. Many decisions are now made at the local level, something which was not done previously. Not all decisions, because the Act does not allow it, but this is one of the Board's responsibilities . . .

Mr. Dion (Portneuf): Thank you.

Le président: Je vous remercie, Monsieur Dion. Vous avez la parole, Monsieur Gass.

M. Gass: Je vous remercie, monsieur le président.

Mes questions portent tout d'abord sur la flotte de traversiers dans les Maritimes. Comme vous le savez, le CN exploite une flotte de traversiers dans cette région et j'ai l'impression qu'un document de travail a circulé à ce sujet.

Le président: M. Gass, si vous me permettez de vous interrompre, le service de traversiers ne rentre pas dans le programme des transports maritimes, mais dans celui des transport en surface.

M. Gass: Oh, même si CN Marine est le nom de la compagnie qui l'exploite?

Le président: Exactement. Je pourrais vous faire remarquer que vous aurez toute occasion à l'avenir pour en parler, lorsque nous examinerons le rapport de CN Marine.

M. Gass: Parfait, monsieur le président, je n'abuserai pas plus longtemps de votre temps et je laisse la parole à mon collègue.

Le président: Je vous remercie. Étant donné que M. Gass n'a pas posé de questions, je vais passer la parole à M. McCain et ensuite à M. Bloomfield.

M. McCain: Monsieur le président, il n'y a pas si longtemps, le gouvernement a présenté un projet de loi devant cette assemblée en vue de la création d'une marine marchande canadienne. Apparemment, c'était alors le vœu du gouvernement, sinon son intention formelle, de créer une nouvelle marine marchande canadienne. L'échec de cette tentative, d'après moi, est dû à la prise de position de certains pays sur la marine marchande, par exemple les États-Unis, ou à la question de l'aide financière, etc. Pense-t-on encore sérieusement à créer une marine marchande canadienne, et le ministère a-t-il recommandé des moyens d'inciter les Canadiens à se lancer dans la construction de navires qui seraient immatriculés au Canada?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous avons eu un débat assez prolongé à ce sujet un peu plus tôt ce matin. A ma connaissance personne n'a présenté un projet de loi à la Chambre des communes relativement à l'implantation d'une marine marchande battant pavillon canadien.

[Text]

[Translation]

• 1140

Mr. McCain: Not in the last three or four years.

Mr. Sinclair: No. The subject has been watched very closely and studied a great deal during the past couple of years in particular, and a great many people have advocated the kind of position Mr. McCain has put forth. As I indicated earlier, other people, primarily shippers, exporters and importers, have expressed an opposite point of view and have maintained a position that the existing policy of having no Canadian flag fleet has served and is serving and will serve this country best of all. The direction that the department is taking at this point in time is to try to bring together for meaningful discussion and dialogue the proponents of both viewpoints, with the objective of seeing whether or not there is some common ground or some common position that can be achieved on this particular issue. It would seem somewhat unfortunate to advance a high degree of support for a Canadian flag fleet if the prime opposition was strongly coming from the prospective customers of such a fleet.

Mr. McCain: Mr. Chairman, apparently I did not make my question clear. I would like to ask again, is the department recommending the type of financial program for Canadian shipowners that was the principal obstacle to the establishment of this as part of the marine code when it was brought in section by section? This particular section did not become legislation, for reasons that you have pointed out. Primarily, Canadian shipowners could not be competitive under the tax structures, as well, they were experiencing other problems. Has the department recommended to government as policy that the proper tax structure should be established, that the proper incentives should be created? For instance, when Canadian Pacific had to register from Bermuda, why did they not reregister in Canada? Why is our policy not such that there would not be any place in the world they would want to register but in Canada?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with all respect, I think the question that has to be answered first of all is whether in fact there should be incentives or should be encouragement to create a flag fleet in the first instance. The manner by which that question of what incentives is addressed can follow the answer to that first question.

To respond further to Mr. McCain's question, yes, we have been doing some work in conjunction with many people as to what would be the prerequisites for such an incentive program, but we have not, from a departmental standpoint, recommended to the minister any incentive program at this time.

Mr. McCain: Have you established what the program would have to be?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as I said earlier, we have been carrying on discussions with interested parties to try to determine what would be a meaningful incentive program and we have had many expressions of opinion from those who are very close to the scene as to what would be a meaningful incentive program. The perceptions of the many people whom we have

M. McCain: Pas depuis au moins trois ou quatre ans.

M. Sinclair: Non. Ce sujet a été suivi de très près et a fait l'objet de nombreuses études; un grand nombre de personnes ont défendu le point de vue de M. McCain. Mais comme j'ai déjà dit, d'autres groupes particulièrement des expéditeurs, des exportateurs et des importateurs ont exprimé le point de vue opposé et ont soutenu que la politique présente de ne pas avoir de marine marchande battant pavillon canadien a déjà servi, sert maintenant et continuera à servir le mieux les intérêts du pays. La position adoptée par le Ministère à ce moment consiste à tenter de réunir les deux parties qui pourraient aussi discuter et dialoguer de façon réaliste afin de trouver un terrain d'entente ou une position commune quelconque sur cette proposition particulière. Il me semble quelque peu regrettable de vouloir à tout prix promouvoir la création d'une marine marchande battant pavillon canadien lorsque l'opposition à ce projet est vigoureusement exprimée par les clients éventuels de cette marine marchande.

M. McCain: Monsieur le Président, il semble que ma question a été mal comprise. J'aimerais demander à nouveau si le Ministère recommande le type de programme financier qui fut proposé un article à la fois pour le code de la marine et qui fut le principal obstacle à l'établissement d'une marine marchande canadienne. Cet article particulier n'a pas été entériné pour les raisons que vous avez citées. D'abord, les armateurs canadiens ne pouvaient faire face à la concurrence à cause de la structure des impôts. Ensuite, ils étaient aux prises avec d'autres problèmes. Le Ministère a-t-il recommandé au Gouvernement d'ajuster la structure des impôts et d'établir un programme d'encouragement pour les armateurs? Par exemple, lorsque que le Pacifique Canadien a dû immatriculer ses navires aux Bermudes, s'est-on demandé pourquoi ils ne l'ait pas fait au Canada? Pourquoi n'avons nous pas une Loi en vertu de laquelle cette compagnie n'aurait jamais voulu immatriculer ses navires ailleurs qu'au Canada?

M. Sinclair: Monsieur le président, sous tous rapports je crois qu'il faudrait d'abord savoir si un tel programme d'encouragement est vraiment nécessaire. La manière d'aborder le programme d'encouragement sera alors un corollaire à cette question.

Pour répondre plus amplement à la question de M. McCain, oui nous avons entrepris certaines études en collaboration avec plusieurs groupes sur les conditions préalables d'un tel programme, mais nous n'avons pas jusqu'ici, du point de vue du Ministère, recommandé au Ministre un programme quelconque d'encouragement.

M. McCain: Avez-vous établi la nature d'un tel programme?

M. Sinclair: Comme je l'ai déjà dit monsieur le président, nous avons consulté des groupes intéressés pour tenter de définir ce que pourrait être un programme d'encouragement réaliste. Plusieurs groupes que la question touche de près nous ont donné leur avis sur ce que devrait être un programme réaliste. Leurs recommandations comprennent de très nom-

[Texte]

talked to range through a great many possible alternatives and combinations of alternatives. If we were to proceed to encourage the development of a Canadian flag fleet, then I think we have the boundaries of a reasonable conception of what an incentive program might be; but we have made no recommendations in that respect.

Mr. McCain: One of the problems at the time this was being considered was the fact that through the Export Development Bank a foreign shipowner could buy a ship from Canadian shipyards cheaper than, in the long term, a Canadian shipowner could buy a ship from a Canadian shipyard, because the same terms of credit and interest rates were not extended to Canadian owners as the Export Development Bank was extending to foreign owners. It was an element of assistance for the shipyards but it gave no incentive whatsoever for a Canadian shipowner to buy and register a ship in Canada under those circumstances. CPR might buy one from London and operate it from London cheaper than CPR might be able, at that point in time, to buy it from a Canadian shipyard and register it in Canada and operate it. That is part, I think, of the program that we have to consider.

• 1145

At the time that this part of the marine code was being considered, which was later shelved, I opposed it for the reasons you have already outlined: they could not be competitive. It was the intention at that time that if there were to be ships in the high Arctic they should be Canadian registered and Canadian produced bottoms. Has your department a policy whereby a shipyard will be given the assistance to become of a size that would make it possible to construct the type and size of bottom necessary for bulk shipments out of the high Arctic to Canadian or other destinations?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the shipbuilding program is the responsibility of the Department of Industry, Trade and Commerce and not of the Department of Transport. We do collaborate with our colleagues in Industry, Trade and Commerce with respect to programs of shipbuilding assistance.

With respect to the Arctic, there are in existence at the present time several shipyards in Canada that are capable of building vessels suitable for use in the Arctic. In fact, all the Canadian Coast Guard icebreaker fleet is built in Canadian yards, as was the world's first icebreaking cargo carrier, the *MV Arctic*, built in a Canadian yard.

Mr. McCain: Namely, the Saint John shipyard.

Mr. Sinclair: I beg your pardon?

Mr. McCain: Saint John.

Mr. Sinclair: No, the *MV Arctic* was built at Port Weller.

Mr. McCain: All right, then, Dome had theirs built at Saint John.

[Traduction]

breuses options, de même que des combinaisons d'options. S'il nous était donné d'encourager le développement d'une marine marchande canadienne je crois que nous pourrions nous faire une idée raisonnable de ce que pourrait être un tel programme; mais nous n'avons fait aucune recommandation à ce sujet.

M. McCain: A cette époque, monsieur le président, un armateur étranger pouvait, grâce à l'aide de la Société pour l'expansion des exportations, acheter un navire construit dans un chantier naval canadien à meilleur compte, disons à long terme, que ne pouvait le faire un armateur canadien parce que les modalités de crédit et les taux d'intérêt offerts aux armateurs de l'étranger étaient refusés aux armateurs canadiens. Dans de telles circonstances, il s'agissait d'un moyen pour aider les chantiers navals, sans toutefois inciter pour autant un propriétaire canadien de navires à acquérir et à enregistrer un navire au Canada. Le CPR pourrait en acheter un à Londres et l'exploiter de cet endroit à moindres frais que s'il avait eu la possibilité à ce moment d'en acquérir un auprès d'un chantier canadien, de l'enregistrer au Canada et de l'exploiter. J'estime que cela fait parti du programme que nous devons étudier.

A l'époque ou cette partie du code maritime a été étudiée, pour être ensuite mise de côté, je m'y suis opposé pour les raisons que vous avez déjà mentionnées, et que l'on peut résumer par le fait que les chantiers canadiens ne pouvaient être compétitifs. A cette époque, notre intention était de faire en sorte que s'il devait y avoir des navires dans l'Arctique septentrional, ceux-ci devraient être enregistrés au Canada et munis d'une carène fabriqué au Canada. Votre ministère possède-t-il une politique précise favorisant la croissance des chantiers navals pour qu'ils atteignent une taille suffisante leur permettant de construire les carènes de type et dimensions nécessaires au transport en vrac à travers l'Arctique septentrional à destination de ports canadiens ou autres?

M. Sinclair: Monsieur le président, le programme de construction navale relève du Ministère de l'Industrie et du Commerce et non du Ministère du Transport. Nous collaborons cependant avec nos collègues de l'Industrie et du Commerce pour ce qui concerne les programmes d'aide à la construction navale.

Pour ce qui est de la question de l'Arctique, il existe actuellement au Canada plusieurs chantiers navals pouvant construire des navires capables de naviguer dans cette région. En fait, tous les brise-glaces de la garde côtière du Canada ont été construits dans des chantiers canadiens, tout comme l'a été le premier cargo brise-glaces au monde, le *MV Arctic*.

M. McCain: Il s'agit nommément du chantier de Saint John.

M. Sinclair: Je vous demande pardon?

M. McCain: Saint John.

M. Sinclair: Non, le *MV Arctic* a été construit à Port Weller.

M. McCain: Disons d'abord que Dome a fait construire les siens à Saint John.

[Text]

Mr. Sinclair: Dome had their icebreaker built at Saint John.

The coast guard has had icebreakers built at just about every major shipyard in Canada. At this point, if you are considering supertankers for either oil or liquified natural gas, there is no present Canadian shipyard that is capable of building a ship of the size presently conceived, for example, by Dome Petroleum or by the Arctic Pilot Project for LNG carriage out of Melville Island. Whether the government would want to invest to the extent necessary, which would be a very substantial investment, to enlarge one or more Canadian yards to be capable of building those ships I think would have to depend on the eventual forecast as to how many of such ships might be required in the future.

The Chairman: Final question, please, Mr. McCain.

Mr. McCain: An estimate of that number of ships was given in the Energy Committee hearing this week within the presence of Petrocan, Dome, et cetera, who are going to the Melville LNG deal. Their requirement at the moment they said is two, and they anticipate that thirty such ships would be required for resource removal and delivery to this area. In view of the fact that the Saint John Shipyard has a plan which it has presented to the Government of Canada and the Government of New Brunswick, and has expanded its expertise to the point where I believe it is such that it could build these ships if it had the facilities; and in view of the need for that capability in Canada, can the department now recommend to government that immediate consideration be given to the application of the Saint John shipyard for its expansion to attain the capability that is required to build these ships? This means a lot of Canadian material, a lot of Canadian work, and I submit to you that even though it may take public funds to put that shipyard in position to produce those ships, those public funds would be an investment rather than an expenditure in the long term.

What serious consideration has your department given, in view of the code that was placed before us by Department of Transport, to try to restrict all transportation and carriage north of 60° to Canadian bottoms? Are we breaking away from that? "Canadian built and operated bottoms" was the phraseology. Are we abandoning that? Are we going to let this go away by delay?

• 1150

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Department of Transport has made no recommendation to government that all transportation from the Arctic should be carried in Canadian bottoms.

Mr. McCain: That is in that quote, that you produced, which did not go through. That was part of that quote.

Mr. Sinclair: With all due respect, sir, I do not believe that is correct.

Mr. McCain: I am sorry. If I am wrong, I stand corrected.

[Translation]

M. Sinclair: Dome a effectivement fait construire ses navires à Saint John.

La garde côtière a fait construire ses brise-glaces dans tous les principaux chantiers navals canadiens. Cependant, si vous pensez aux super-pétroliers servant au transport du pétrole ou du gaz naturel liquéfié, il est vrai qu'il n'existe actuellement aucun chantier naval canadien ayant les possibilités de construire un navire de la grosseur de celui qui est en voie de conception, par la Dome Petroleum ou par les sociétés participant au projet pilote de l'Arctique pour le transport du GNL depuis Melville Island. La décision du gouvernement quant à investir une somme très importante pour favoriser l'agrandissement d'un ou plus d'un chantier naval canadien pour qu'ils puissent construire ces navires, devrait être fondée sur les prévisions relatives au nombre de navires qui seront requis.

Le président: Dernière question, s'il vous plaît, M. McCain.

M. McCain: Une estimation du nombre de navires a été précisée au cours des audiences du comité sur l'énergie tenues cette semaine en présence de PetroCan, Dome, etc., qui vont participer aux opérations de LGN de Melville. Leur besoin actuel est de deux navires, et ils prévoient qu'une trentaine de ceux-ci seront nécessaires pour l'extraction et le transport du gaz. Comme le chantier naval de Saint John possède déjà un projet qu'il a présenté au gouvernement du Canada et à celui du Nouveau-Brunswick, et qu'il a accru ses connaissances techniques au point où il pourrait, selon moi, construire ces navires s'il était doté des installations nécessaires, et devant le besoin pour le Canada de pouvoir effectuer ces travaux de construction, le ministère peut-il recommander dès à présent au gouvernement qu'il prenne sans tarder en considération la requête du chantier de Saint John visant son expansion de sorte qu'il ait la taille nécessaire pour construire ces navires? Un tel projet implique l'utilisation d'une grande quantité de matériaux canadiens et du travail pour beaucoup de Canadiens. J'estime que même s'il faut utiliser les deniers publics pour permettre à ce chantier de fabriquer les navires en question, il s'agit, à long terme, d'un investissement beaucoup plus qu'une dépense.

Dans la perspective du code présenté devant le Ministère du Transport, votre ministère a-t-il envisagé sérieusement de tenter de restreindre à des navires canadiens tout le transport au nord du 60° parallèle? Sommes-nous en train de mettre cet aspect de côté? L'expression que nous avons utilisée était «une carène fabriquée et exploitée au Canada». Sommes-nous en train d'abandonner cette idée? Allons-nous laisser tomber, à cause des délais?

M. Sinclair: M. le président, le Ministère des Transports n'a pas recommandé au Gouvernement que tout le transport en provenance de l'Arctique soit fait par des navires canadiens.

M. McCain: Ceci était dans la citation que vous avez rapportée et qui n'a pas été retenue. Ceci était contenu dans la citation.

M. Sinclair: Vous me pardonnerez monsieur, mais je ne crois pas que cela soit exact.

M. McCain: Je regrette. Si j'ai tort j'admets mon erreur.

[Texte]

Mr. Sinclair: We are certainly very interested in seeing as much transportation out of the Arctic in Canadian bottoms as possible. Transportation out of the Arctic to a southern Canadian port would fall within the jurisdiction of the coasting trade and would therefore be restricted to Canadian bottoms. With respect to international trade out of the Arctic, there has been no definitive position taken, with respect to cargo reservation, on strictly Canadian ships, although your party did make some reference, in a policy statement last year, to its beginning in 1985.

Mr. McCain: Let us get that shipyard in shape so that we can produce that, because it is in the interests of Canada. Do not let us lose that expertise.

Thank you, Mr. Chairman, very much.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Bloomfield.

Mr. Bloomfield: Thank you, Mr. Chairman. I will be brief in what I have to ask. I am interested in the port at Halifax. Who is the new shipping company? Ceres I think is the name you gave?

Mr. Sinclair: Yes, Ceres is the stevedoring company that has recently been awarded the contract for the terminal operation at the Fairview coal container terminal.

Mr. Bloomfield: Who are they though?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, perhaps I might refer this matter to Mr. Franche, as he has been intimately acquainted with this subject matter.

Mr. Franche: Ceres is an American company that has been operating in Canada since 1966 at many Canadian ports. They specialize in terminal operations.

Mr. Bloomfield: With regard to getting the port in condition, did someone order those cranes that are necessary? I understood there is a year and a half waiting time to obtain the cranes. Are those cranes ordered?

Mr. Franche: Ceres is responsible now for ordering the cranes and they were just waiting for the decision. I think there is a meeting early next week with some of our staff to work out the engineering details.

Mr. Bloomfield: My concern what that someone order those cranes so that the port became operational as quickly as possible. If they are responsible for it then I understand that. Do I properly understand that the lease has been signed with this company?

Mr. Franche: The authority, Mr. Chairman, was given by Governor in Council last Thursday and the owners of Ceres and the guaranteeing company had signed the documents with us before we went to Treasury Board to seek the authority. This is quite a normal practice. Before we seek an authority we say, Okay, sign a document, we are all agreed, we will get Governor in Council approval. It should probably be signed maybe this week or early next week with them, but officially it has been awarded to them.

[Traduction]

M. Sinclair: Nous sommes sûrement très intéressés à affecter le plus possible les navires canadiens au transport arctique. Le transport en provenance de l'Arctique vers les ports du sud du Canada doit être régi par la réglementation sur le transport côtier et, dès lors, il est réservé aux navires canadiens. Dans le cas du commerce international issu de l'Arctique, il n'existe pas de politique bien établie quant aux allocations de cargaisons sur les navires exclusivement canadiens, bien que votre groupe ait abordé ce sujet l'an dernier dans un énoncé de politique à l'effet que cette restriction devrait être mise en vigueur en 1985.

M. McCain: Gardons ce chantier naval en bon état pour que nous puissions réaliser cela. C'est dans l'intérêt du Canada. N'allons pas perdre cet actif en technologie.

Merci beaucoup M. le président.

Le président: Merci M. McCain.

Monsieur Bloomfield.

M. Bloomfield: M. le président, ma question sera brève. Je suis intéressé au port de Halifax. Quel est le nom de ce nouvel expéditeur? Ceres? Je crois que c'est là le nom que vous avez cité.

M. Sinclair: Oui, Ceres est cette compagnie d'arrimeurs qui a récemment obtenu le contrat de transbordement des conteneurs à charbon du terminal Fairview.

M. Bloomfield: Mais qui sont-ils?

M. Sinclair: M. le président, j'aimerais demander l'avis de M. Franche qui est très au courant de cette affaire.

M. Franche: Ceres est une compagnie américaine qui est arrivée au Canada en 1966 et qui est maintenant installée dans plusieurs ports du Canada. Ceres se spécialise dans l'exploitation des terminaux.

M. Bloomfield: Je désire me renseigner sur la bonne marche du port. Quelqu'un a-t-il commandé les grues nécessaires? Je crois comprendre que le délai de livraison est d'un an et demi. Ces grues ont-elles été commandées?

M. Franche: Il incombe à Ceres de commander ces grues et la compagnie attend justement la décision. Je crois qu'ils doivent rencontrer nos représentants au début de la semaine prochaine afin de préciser les détails techniques.

M. Bloomfield: J'aimerais que quelqu'un commande ces grues afin que le port soit mis en valeur le plus tôt possible. Si Ceres est responsable de la commande je veux bien comprendre. Mais ai-je bien compris que le bail a été passé avec cette compagnie?

M. Franche: M. le président, l'autorisation a été accordée par le Gouverneur en Conseil jeudi dernier. Les propriétaires de Ceres et la Société garante ont signé avec nous les documents avant que nous allions quérir l'autorisation du Conseil du Trésor. Ceci est de pratique courante. C'est ainsi qu'avant de demander une autorisation nous disons: «bon signons le document, nous sommes d'accord et nous allons ensuite obtenir l'approbation du Gouverneur en Conseil». Ce contrat sera probablement signé cette semaine ou au début de la semaine prochaine, bien qu'officiellement le contrat leur a été accordé.

[Text]

Mr. Bloomfield: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Bloomfield. M. Tousignant.

M. Tousignant: Monsieur le président, ma question s'adresse à M. Sinclair. Pendant que nous étions en voyage avec le Comité permanent des Transports dans l'Est, certaines personnes nous ont demandé ce qu'il était devenu du rapport Darling. Si cela vous concerne et que vous êtes au courant, pourriez-vous nous donner brièvement une réponse? Dans le rapport Darling il était question de la marine marchande, je crois.

• 1155

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Darling Report is very much a part of our thinking and of our considerations as we address this issue of a shipping policy and a Canadian flag merchant fleet. Mr. Darling, who unfortunately died approximately three years ago, was a very competent marine analyst, and many of the projections and forecasts that he made in that report form the basis of our own studies and conclusions and initial recommendations which have been put forth to government on two different occasions—in the fall of 1978 and in the fall of 1979. So the answer to the member is that the Darling Report, which was perhaps one of the best marine reports ever written, has been very much a part of our process in developing a Canadian shipping policy.

Mr. Tousignant: Merci.

The Chairman: Thank you.

If I may express a personal opinion, it seems to me this was one of the most productive committee meetings I have attended since I have been in Parliament. I want to thank all members of the committee, and I especially want to thank Mr. Sinclair, Mr. Franche and Mr. Quail for their assistance here today and their thorough and complete answers. As usual, they have shown that they are on top of their subject, and I think we all appreciate very much the session we have had.

The meeting is now adjourned until Tuesday, November 4 at 11 a.m.

[Translation]

M. Bloomfield: Merci beaucoup.

Le président: Merci M. Bloomfield. M. Tousignant.

Mr. Tousignant: Mr. President, my question is addressed to Mr. Sinclair. While we were traveling East with the Standing Committee on Transport, a number of persons wanted to know what had happened to the Darling Report. If this should be of concern to you and if you happened to know anything about it would you care to give us a brief answer? I believe that the Darling Report was concerned with the merchant marine.

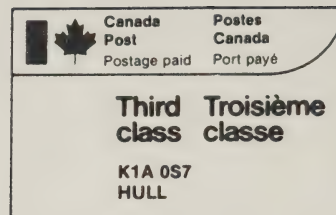
M. Sinclair: Monsieur le président, on retrouve beaucoup du rapport Darling dans notre façon de voir et notre réflexion quand nous nous attaquons à cette question d'une politique de commerce maritime extérieur et d'une flotte marchande battant pavillon canadien. M. Darling, qui est malheureusement décédé il y a trois ans, était un analyste maritime très compétent, et nombre de projections et de prévisions qu'il a faites dans ce rapport forment la base de nos propres études et conclusions et des premières recommandations qui ont été remises au gouvernement en deux occasions différentes, à l'automne 1978 et à l'automne 1979. La réponse à la question du membre du comité est donc que le rapport Darling, qui était peut-être l'un des meilleurs rapports maritimes jamais écrit, a grandement fait partie de nos travaux d'élaboration d'une politique canadienne de commerce maritime extérieur.

M. Tousignant: Merci.

Le président: Merci.

Si je peux me permettre d'exprimer une opinion personnelle, il me semble que cette séance du comité a été l'une des plus productives auxquelles j'ai assisté depuis que je suis au parlement. Je veux remercier tous les membres du comité, et aussi tout spécialement M. Sinclair, M. Franche et M. Quail d'être venus ici aujourd'hui et de nous avoir apporté des réponses approfondies et complètes. Comme d'habitude, ils ont montré qu'ils sont au premier rang de leur domaine, et je pense que nous avons tous beaucoup apprécié cette session.

La séance est maintenant ajournée jusqu'au mardi 4 novembre à 11 heures.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;

Mr. Ronald Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast
Guard.

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre Franche, Chairman.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du Transport maritime;

M. Ronald Quail, commissaire-adjoint, Garde-côtière
canadienne.

Du Conseil des Ports nationaux:

M. Pierre Franche, président.

SEP 25 1984

